Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 3/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Frisch gebacken: Halb-Z!

Sicherungstechnik:

Deutsch-deutsche Eisenbahnunfälle

Modell Eisen Bahner TEST

Rivarossi 89 658 in H0

Modellbautechnik:

Bahnhof Krüden in TT





NEUHEITEN 1993



770 01 60 Mercedes-Benz 1850 Zugmaschine (1:43)



663 01 14 Gabelstapler - Still R 70 – 20



382 01 17 Vakuumfaßwagen



689 01 24 LKW mit Gußasphaltkocher (MAN F90)



846 01 22 Pritschen - LKW (Hanomag)



546 01 37 Koffer - Sattelzug (Renault AE 500)

Die auf dieser Seite abgebildeten sechs Wiking-Modelle werden im Frühjahr 1993 ausgeliefert. Weitere Wiking-Neuheiten sind für das neue Jahr in Vorbereitung und werden dem Handel und der Fachpresse rechtzeitig mitgeteilt.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1-3, 1000 Berlin 42

Modell Eisen Bahner

INHALT 3'93

VORBILD

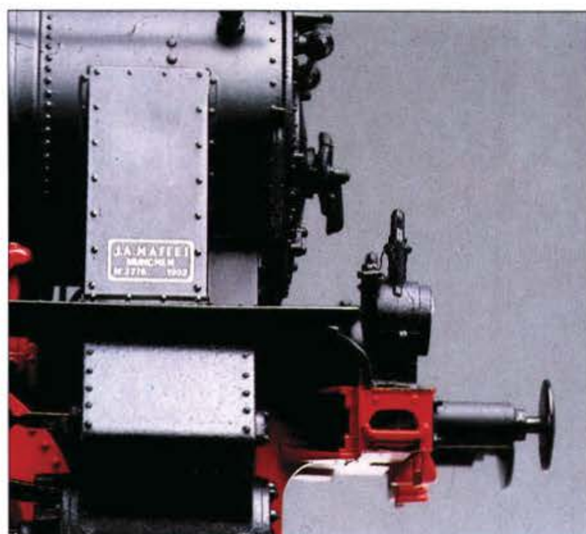
MODELL

Fotos: KLAWIAN

Vorharz
Zwischen dem anhaltinischen Bernhardstal und der ehemaligen Zonengrenze ist die fiktive Landschaft der TT-Anlage des MEC Aschersleben angesiedelt. Eine meterspurige Harzbahn darf da nicht fehlen.
Seite 40

Zum Titelbild:
Adler-Modell und Preiser-Figuren des Titelbildes sind in Null, das nicht gekürzte Streichholz in Originalgröße, die frisch aus der Röhre gezogenen Modelle im Maßstab 1 : 440 mit 3 mm Spurweite. In den USA für Railex in Stuttgart entwikkelt. Ernsthafte Modellbahnerei an der Grenze des Machbaren? Ein Spleen? Technische Spielerei? Eine Herausforderung? Wie dem auch sei: Interessiert betrachten diese Weltneuheit tat der Techniker in Nürnberg schon.

Foto: KLAWIAN



Auch das Fabrikschild ihrer bayerischen Nachbarn haben die oberitalienischen Modellbauer aus Como nicht vergessen nachzubilden. Weitere Feststellungen im TEST auf **Seite 44**

RUBRIKEN

Foto: Holzborn

Neubaustrecken und Brücken, gut gestaltet, zerstören nicht die Landschaftsbilder, sondern rücken Täler und Weiten oft erst ins Bewußtsein.
Seite 22



Krüden
Auf der Spurensuche nach Modellvorbildern fanden wir auf Bahnhof Krüden nicht nur das reizvolle Empfangsgebäude, sondern auch die Bauzeichnungen des Hauses! **Seite 48**

Fast wie in Wirklichkeit. Nur kleiner, feiner und von BRAWA.



Uhr mit Werbewürfel
oder DB-/S-Bahn-Symbol, Höhe 55 mm,
H0 5294
Höhe 40 mm,
N 4574

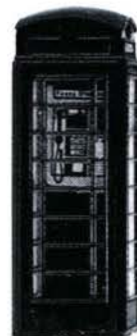


Antikes Stadtbeleuchtungsset
Eine Einheit für Rechner in Optik und Epoche. Mit 4 der begehrtesten Gaslaternen und 1 stimmungsvollen Wandleuchte.
H0 5906



Leuchte Köln Allee
mit Oberleitungsausleger,
Höhe 160 mm,
Breite 86 mm,
H0 5179

Ausstattungsset.
Very british. Mit original englischer Telefonzelle und Standuhr.
H0 5443







Rottenkraftwagen Klv 53
Triebfahrzeug mit Ladebordwänden und beweglichem Atlaskran.
H0 0500 =
H0 0510 ~

Können wir Gedanken lesen? Manchmal schon. Wenn wir zum Beispiel diese Supermodelle von BRAWA zusammenstellen, mit denen Sie als Modellbahnfan gerade besonders liebäugeln. Also erfüllen Sie sich doch Ihre Wünsche. Bei Ihrem BRAWA Fachhändler.



Bahnsteigleuchte bayerisch
Höhe 45 mm, **H0 5498**
Höhe 30 mm, **N 4637**



Ideen-Set Slow-Memory Schranken.
Mit der technischen Glanzleistung Slow-Memory lassen sich Schranken superrealitätsnah bewegen. So langsam wie in Wirklichkeit. Kompletter Bausatz mit vielen weiteren, überraschenden Details.
H0 1194
N 1144



Form-Vorsignal
mit Memory-Antrieb
Vr 0/172, 3begriffig,
Höhe 53 mm, Flügel, Scheibe und Signalblenden beweglich.
H0 8536

BRAWA GmbH & Co. Postfach 1171 7050 Waiblingen **BRAWA** Telefon 07151/71235 u. 71676 Telefax 07151/74662

ALLES PALETTI ?

Es war im Grunde wie immer und doch wiederum anders, denn der Beobachter fuhr in diesem Jahr mit der bangen Frage zur 44. Internationalen Spielwarenmesse nach Nürnberg: Wie wird sich die Branche angesichts der Rezession verhalten, speziell der Modellbahnmarkt? Die Antwort: Mehr Aussteller als im Vorjahr, die Warteliste derjenigen, die aus Platzgründen keinen Stand erhielten, ist lang, die Prominenz zeigte Interesse. Modelleisenbahner Biedenkopf besuchte als Landesvater nicht nur seine sächsischen Modellbahnfirmen (Begrüßung von Sachsenmodell-Chef Kiesewetter: „Na Kleener, wie geht's denn?"), sondern auch die Berliner TT und die alteingesessenen Marktführer aller einschlägigen Nenngrößen. Und wenn man die Meinungen von Besuchern (= Fachhändlern) und Ausstellern (= Produzenten) mit den Trendmeldungen vergleicht, so darf man getrost dem Modellbahnjahr entgegensehen: Die Stimmung ist positiv. Bei den Herstellern greifen zudem immer stärker Überlegungen, wie man den Teuerungsraten beikommen kann und der Nachwuchs zu animieren ist. So bietet Roco parallel zu einer neuentwickelten Spitzen-140 der DB ein wiederaufgenommenes Modell der Baureihe 140 von vor acht Jahren an, einfacher in der Ausführung, jedoch bewährt und zuverlässig, angereichert mit einem moderneren Motor, aber im Preis *spürbar* gegenüber dem Spitzenprodukt reduziert.

Andere Hersteller sind für derartige Überlegungen mehr als aufgeschlossen und räumen auch den Einsteigerpackungen und den Spielmöglichkeiten besondere Aufmerksamkeit ein.



Eine Beobachtung, die nicht nur auf der Messe festzustellen war: Die Kinder fahren gegenwärtig besonders auf den ICE ab! Er scheint zu dem zu werden, was für uns die Dampflok war: Das Identifikationsobjekt mit dem Begriff Eisenbahn. Da der ICE ab Fahrplanwechsel Ende Mai auch vielmals auf den Schienen der DR zu sehen sein wird, kann er, selbst bei Tempo 120, in den neuen Bundesländern ebenfalls zu einem zugstarken Wunschwecker in Richtung Modelleisenbahn werden.

Die Firmen der neuen Bundesländer? Sie waren alle vor Ort, und nicht schlecht: Auhagen, Berliner TT, Gützold, Piko, Sachsenmodelle und die Kleinserienhersteller. Mit Befriedigung und unübersehbar festzustellen der enorme Qualitätssprung, die Kreativität, das Besinnen auf das, was man besonders gut kann, und der Mut zu Neuem.

Alles paletti? Doch, das kann man schon sagen. Noch besser: Sie, verehrte Leser, bilden sich auf den folgenden Seiten selbst ein Urteil. *F. Borchert*

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

7.3. Modellbahn- und Autobörse
in der Stadthalle Dillingen, von 10 bis 16 Uhr.
Info: Eisenbahnfreunde Dillingen e.V.
Tel: 06831/78514.

7.3. Eisenbahn- und Autotauschbörse
in der Overbergschule, W- 4421 Reken, von 10 bis 16 Uhr, Eintritt frei! Weitere Termine: 4.7.; 26.9.
Info:H0-Auto-Modell-Club e.V., Peter Ihling, Südheide 44, W-4270 Dorsten 11, Tel u. Fax: 02369/5111.

13.3. Sonderfahrt
mit VT 95 1011 (Saisoneröffnung) von Wesseling nach Köln Weidenpesch. Fotohalte, Besichtigungen. Abfahrt Bf Wesseling 8 Uhr, Ankunft Bf Wesseling ca. 15.30 Uhr. Fahrpreis: Erw. 29.- DM, Kinder und Vereinsmitglieder 14.50 DM.
Info: Köln-Bonner Eisenbahnfreunde e.V., Ludwigstr. 17, W- 5047 Wesseling.

14.3. Foto-Sonderfahrt
mit 99 586 (Kesselfrist läuft ab) von Radebeul Ost nach Radeburg, Abfahrt 10 Uhr, Rückkehr 17 Uhr. Fahrpreis: 28.- DM, Ermäßigte 16.-DM, Fahrtunterlagen für Autobegleiter 10.- DM.
Vorbestellung per Verrechnungsscheck an: Traditionsbahn Radebeul e.V., PF 56, O- 8122 Radebeul 1.

21.3. Modellbahn- und Autotauschbörse
im Klubhaus der Eisenbahner Stendal,(neben dem Bf Stendal). Eintritt 1.- DM, Tischgebühr: 5.- DM.
Vorbestellungen an: Frank Barby, Carlbauerstr. 90 A, O- 3504 Tangermünde.

27./28.3. Dampflokfest
in der Est. Staßfurt mit 01 005, 41 1185, 41 1231, 44 1182, 44 1486, 44 1593, 50 3695, 52 8173, 52 8184, 65 1049 und 95 6676.
Info: Eisenbahnfreunde Traditions Bw e.V., Güstener Weg, O-3250 Staßfurt.

28.3. Straßenbahn-Sonderfahrten
mit Wagen 203+812, 217 über das Streckennetz der Dortmunder Stadtwerke AG. Beiwagen 510 wird für Fotozwecke mit einem Pferd bespannt. Veranstaltungsnr: 93/2, Fahrpreis: 35.- DM.
27.6.Meterspur im Ruhrgebiet
Fotosonderfahrt Veranstaltungsnr: 93/3, Fahrpreis: 49.- DM.
8.-10.10. Zweiachser im Plandienst
Studienreise nach Dessau, Jena, Brandenburg. Veranstaltungsnr: 93/4, Fahrpreis: ca. 250 DM (Anmeldung: 100.- DM).
Info: Dortmunder Straßenbahn Freunde e.V., Nagelpötchen 11, W- 4600 Dortmund 30,
Tel: 0231/447974, Fax: 0231/448469.

3.4. Modellbahntauschmarkt
von 8 bis 14 Uhr in Wiederau bei Chemnitz.
Info: Modellbahnclub Wiederau, Hauptstr. 28, O- 9291 Wiederau.

Eisenbahnfreunde Helmstedt unterwegs
4.4. Gruppenreise zur Intermodellbau Dortmund, inkl. Bahnfahrt in Regelzügen der DB, Platzreservierung, Eintrittsgeld.
22.5. Zum Salonwagentreffen nach Potsdam
Gruppenreise 2. Klasse, Platzresevierung, Zuschläge, Eintrittsgeld.
6. - 15.7. Sonderfahrt mit dem Glacier- und Bernina-Express.
12.- 21.8. Sonderfahrt nach Vitznau/Schweiz.
Info: Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V.,
Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W- 3333 Büddenstedt, Tel: 05352/6471.

4.4. Modelleisenbahn-Markt
im Speiseraum der Lindenschule Prenzlau, Eintritt 1.- DM, Tischgebühr 5.- DM
Info: D. Engel, Wiesengrund 13, O- 2130 Prenzlau.

4.4. Modellbahnschau
mit Tauschbörse von 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus, W-5428 Nastätten, Eintritt frei.
Info: Modelleisenbahnfreunde Blaues Ländchen, Wolfgang Maus, Weberstr. 8, W- 5429 Oelsberg

9./10.4. Int. Modellbahnausstellung
und Tauschbörse in der Sporthalle Wemmetsweiler/Saarland. Auf 1000 qm Fahrbetrieb von Z bis LGB.Info: MEC Wemmetsweiler e.V.,
Tel: 06825/3835.

11./12.4. Sonderfahrt
von Stuttgart nach Meiningen mit E 91 99, E 18 047, mit 58 311 durch den Thüringer Wald nach Nürnberg, mit 01 509 und 44 119 zurück nach Stuttgart. Info gegen frank. Rückumschlag: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Hasenäckerstr. 46, W- 7057 Leutenbach 2.

11./12.4. Eröffnung
Museumsbahnbetrieb Dinkelsbühl–Feuchtwangen. Dampfbetrieb zwischen Nördlingen und Feuchtwangen.
Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V., PF 1316, W- 8860 Nördlingen, Tel: 09081/9808.

17./18.4. Jubiläum Bw Arnstadt
Lokausstellung , 8 Dampflokomotiven im Einsatz, Nachtdampf im Bw. Begrenzte Übernachtungsmöglichkeiten im Bw (Schlafwagen) möglich.
Info: Deutsche Reichsbahn, Bw Arnstadt, Rehestädter Weg, O- 5210 Arnstadt, Tel: ab 15.2. Mo - Fr. 7 bis 15 Uhr, 03628/2395 App. 30.

14.- 21.4. 3.Modellbahn-Bastel-Freizeit
Eine Woche umfangreiches Programm vom 14. bis 21. 4. in O- 3703 Elbingerrode/Harz.
Info: christliches modellbahn team, U. Schönfuß, Sepp-Herberger-Str. 17, W- 4018 Langenfeld.

24.4. Modelleisenbahn-Börse
im Kultursaal Raw Berlin, Revaler Str. 66 von 9 bis 13 Uhr. Tischgebühr: 10.-, Bestellungen bis 15.4. an:Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, O- 1017 Berlin, MEC „Weinbergsweg".

24.4. Auf alten Bahndämmen
Wanderung zwischen Flecken Zechlin, Rheinsberg, Neuglobsow und Lindow. Wanderstrecken über 15, 20, 28, 35 und 50 km.
Info: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V. Pf 104, O- 1020 Berlin.

MBM-Programm 1993
31.3. - 4.4. Intermodellbau Dortmund; 3./4.4. Hobby-Markt in Dudelange - Butschenbourg; 20.5. - 23.5. BDEF-Tagung in Potsdam; 12.9. - 19.9. MOROP-Kongreß in Mailand; 29.9. - 3.10. Modell-Hobby-Ausstellung in Bern; 9.10. - 17.10. Luzerner Modellbautage; 3.11. - 7.11. Internationale Modellbahn Ausstellung in Stuttgart; 6./7.11. Nancy Expotrain, Salle des Fetes de Gentilly.
Info: Modelleisebunnclub Bassin Minier.
Raymond Heinen, 37, rue Mathias Koener, L- 4174 Esch/Alzette.

TRIEBFAHRZEUGE



BR 254 der DR in H0 von MÄRKLIN. In Zinkdruckgußtechnik wurden die H0-Lokomotiven der Re 4/4 der SBB und die BR 243 der DR für den betuchten Modelleisenbahner ins Programm aufgenommen. Z-Bahner können eine Sonderausführung der Rhein-Ruhr-S-Bahn erwarten. Die E 91 in Spur I erscheint letztmalig und wird als Kleinserie hergestellt.



Triebwagen elT 1130 und Steuerwagen elS 2126, Epoche II in H0 von ROCO. Die BR 140 und die 110.1 werden im III./IV. Quartal als H0-Fahrzeuge die großen Neuheiten sein. Wie in H0 wird die BR 143 in N in neuen Varianten erscheinen. Eine 20-m-Drehscheibe ist für 1994 geplant.



Gütertriebwagen ET 194 11 in N von TRIX. Als w teres Epoche-II-Modell wird die Diesellok V 140 001 (V 16 101) auch mit Wagensets für d Herbstauslieferung vorbereitet. Die DR-Ellok BR 155 (BR 250) kommt als Epoche IV-Ausführ und die SBB Re 4/4 460 für Epoche V heraus.

Einige der abgebildeten Modelle sind Handmuster.



Badische Schnellzuglokomotive IV h in H0 von LILIPUT: Das LILIPUT-Programm wird von der britischen Firma BACHMANN fortgeführt. Die BRE 18 der DRG/DB und der VT 25 sollen aufgelegt werden.



BR 119/219 der DR in H0 von BRAWA: Aus Württemberg kommt das Modell der rumänischen Lokomotive. Die USA-Lok E8 wird in zwei limitierten H0-Versionen erscheinen. Die Dreiereinheit FA2+FB2+FA2 kommt variantenreich in N.



BR 119 der DR in H0 von GÜTZOLD: Auch im Sächsischen wird das Modell des „U-Bootes"gebaut. Die BR 118/228 erhält ein überarbeitetes Fahrwerk. Die BR 52 wird künftig auch im Aussehen des Auslieferungszustandes angeboten.



BR 82 der DB in H0 von PIKO: Das Knickrahmenfahrwerk des neuen Lokomotivmodells basiert auf dem der BR 95. Der kleinste befahrbare Radius wird 415 mm betragen. In Zusammenarbeit mit ČS-TRAIN entsteht das Modell der tschechischen Zweisystemlok. wurden eine DR (BR 230/180) und eine ČSD-Variante (BR 372) angekündigt.

Fotos: Klawian

Preußischer Personenzug in H0 und N von FLEISCHMANN: Die 93er Einmalserie besteht a einer T 18 und drei Abteil- sowie einem Gepäckwagen. Mit Spannung kann eine BR 8 H0 und N ab November erwartet werden. Die BR 55[25-56] wird modifiziert und als Epoch II-Version in den Handel kommen. Eine Neuauflage erhält die BR 211 sowohl in N als auch in H0. Das Spielbahnangebot wird ausgebaut. Als Oe-Fahrerzug erscheint zum Spätherbst als Magic Train-Dampflok die K3 der Steiermärkischen Landesbahnen.







BR 218 der DB in TT von MATTRA: Das lange angekündigte Modell wurde endlich vorgestellt. Der Rahmen besteht aus Zinkdruckguß, das Gehäuse aus Kunststoff. Ein Drehgestell wird von einem Glockenankermotor angetrieben. Farbvarianten sind vorbereitet.



Schnellzuglokomotive 231A der SNCF in N von ARNOLD. Die bayerische Schnellzugtenderlokomotive S 3/6 erscheint im Fotoanstrich mit Königswappen. Die BR 01 wird es als 01 150 (Museumslokomotive) geben. In Kooperation mit RAILEX entsteht die Garnitur Saxonia.



Harzquerbahnlok 99 7244 in $H0_m$ von KEHI: Sie war von den 28 Neuheiten aus Eisenach die herausragende und ist für das vierte Quartal 1993 angekündigt. Auch der Umbau der GÜTZOLD BR 110 zum „Roten Kamel" war zu sehen. Eine Schmalspur-Köf der Harzquerbahn in TT_m wurde vorgestellt und eine H0-Köf der DB kann geliefert werden.



Fotos: Klawian

schechische Tenderlokomotive in 0 von ETS®: Auch zum Spielen auf dem Fußboden sind die robusten Metallmodelle des Zweileitersystems geeignet. Die Elektrolokomotive E 225 der ČSD und ein ČSD-Dieseltriebfahrzeug der BR T 234 haben aufwendige Mechanik und Elektronik.



VT 133 der Spreewaldbahn in $H0_m$ von BEMO: Die Erweiterung des Fahrzeugparkes der Spreewaldbahn erfolgt mit dem „Fliegenden Spreewälder". Die Heeresfeldbahnlokomotive Bauart HF 130C wird als österreichische und DR-Version in $H0_e$ auf den Markt kommen.



R 180/230 der DR in H0 von ČS-TRAIN: In Zusammenarbeit mit PIKO wird die weisystem-Ellok der tschechischen Škoda-Werke im Modell nachgebildet. ie Kleinserienmodelle montierter Kessel-, Zementsilo- und Personenwagen rtreibt in Deutschland die Firma PILZ. Auch ein Bahndienstwagen ist dabei.



Straßenbahn in N von SB-MODELLBAU: In Messingätztechnik wird dieses Kleinserienmodell gefertigt. Der Antrieb erfolgt mit einem Glockenankermotor. Das Fahrzeug wird es nur als Fertigmodell geben. Das Programm von Umbau- und Umrüstsätzen auf Glockenankermotoren wurde erweitert. Sie sind nun auch für viele BTTB-Fahrzeuge zu





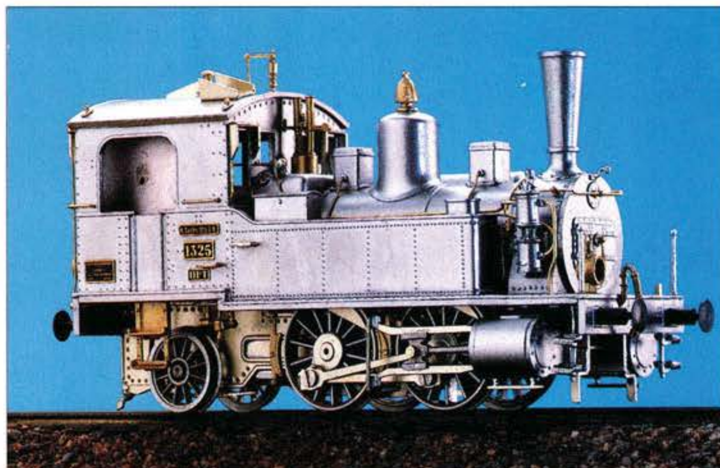
Dieselhydraulische Lokomotive der MÁV in H0 von Fuggerth®: In Ungarn wird das Modell der BR M41 produziert. Das mit einem Bühler-Motor ausgestattete Fahrzeug kann mit einem oder mit zwei Motoren betrieben werden. Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung.



BR 935-14 in H0 von Weinert: Der Komplettbausatz besteht aus Messing- und Weißmetallteilen, enthält einen Beschriftungssatz, Neusilberfeingußräder und ein vormontierte Fahrwerk. Verschiedene Motorisierungs- und Räderausführungen stehen zur Auswahl. Ein Kohlekran mit Blechausleger und ein DB-Schneepflug wurden neu vorgestellt.



BR 102 der DR in H0 von Pmt: Aus Metall besteht das mit Glockenankermotor angetriebene Fahrzeug des Brandenburger Kleinserienherstellers. In TT wurde das Modell einer V 15 als Neuheit vorgestellt. Auch ein Schmalspur-Skl im Maßstab 1:87 war zu sehen.



Sächs. III bT in H0 von M Dell Loco: Dem vielfältige Aussehen des Vorbildes gemäß soll der Bausatz d Nachbildungen sämtliche Varianten einschließlich BERG ermöglichen. Baus ze der preußischen G 3, G und G 410 werden vorber tet. Ebenso wird es Bausä ze der BR 935-12 (preußische T1410), der Schmalspurlokomotive 99 4631 und der BR 81 geben. In Spur 0 wird das Fertigmodell der bayerischen D VI vorbereitet.



Re 4/4 460 der SBB in N von Kato: Der asiatische Hersteller produziert das neue Modell mit vier Beschriftungen . Das Metallchassis wird von einem Kunststoffgehäuse abgedeckt. Der Motor ist mit einer Schwungmasse versehen. Der „Fliegende Hamburger“ wurde in Varianten vorgestellt.



BR 4061.06 der ÖBB in H0 von Klein Modellbahn: Neben der Epoche III-Ausführung gib es eine Epoche V-Variante. Sie zeigt das moderne ÖBB-Design. Moderne Tageslichtsi nale der ÖBB werden vorbereitet. Bei entsprechender Nachfrage wird daran gedacht, auch eine DB-Variante der zwei-, drei- und vierbegriffigen Signale zu fertigen.



Re 6/6 der SBB in H0 von Hag: Sowohl in Gleich- als auch in Wechselstromausführung wird es die Modelle der Städte- und Kantonslokomotiven geben. Die neue Re 4/4 der Vereinigten Huttwil-Bahnen, gestaltet von Colani, ausgestattet mit Umrichttechnik, wird als Sonderserie aufgelegt.

BM 86.25 der NSB in H0 von Nmj und Philotrain: In Kooperation der norwegischen und niederländischen Firmen entstehen meherer Varianten diese Triebwagenmodells. Philotrain wird in diesem Jahr auch den Benzoltriebwagen BC4vT 761 der DRG in Messingtechnik für die Nenngrößen H0 und 0 als Kleinserien fertigen.



Fotos: KLAWIAN

Werkfoto

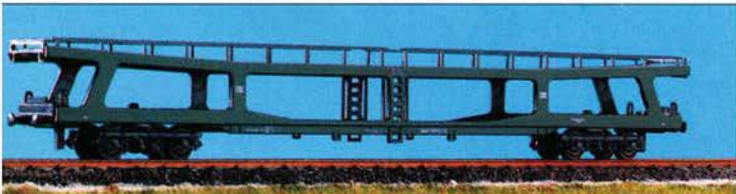


Werkfoto

uldenkippwagen Ommi der DB in N von ROCO: ıneben sind die festgekuppelte Doppelwa-ıneinheit, Bauart Laabs 588, die DB-Interci-wagen Bvmz 185 und Avmz 107 und der Pan-ıamawagen der SBB Neukonstruktionen.



Kesselwagen der Epochen III und V in N von FLEISCHMANN: Das Güterwagensortiment wird um Containertragwagen, Bauart Lbs598, Container- und Wechselbehälter-Tragwagen, Bauart Sgss-y703 und den Schiebewandwagen der Bauart HBillss-y307 erweitert. Auch der Niederflurwagen (Saadkmms690) erscheint in H0 und N.



ıtotransportwagen DDm in TT von KRÜGER-TT: Mit diesem Baustz können Trans-ırtwagen für Pkw-Reisezüge angefertigt werden. Auch eine Sonderserie, ein DR-'agen mit Trabis, wird angeboten. Reisezugwagen der Bauarten Avmz (DB), ımz (DB) und Halberstadt (DR) werden 1993 in Varianten ausgeliefert.



R-Güterwagen der Epoche III in H0 von MÄRKLIN: Ob Brauerei-Privatwagen, G-ıgen mit beweglichen Türen oder O-Wagen mit hohen Bordwänden, Märklin hat ıin Programm um einen DR-Teil erweitert. Auch ein Reisezug kann aus einer R 03 und drei verschiedenen Eilzugwagen zusammengestellt werden.





Gedeckte Güterwagen in H0 von LILIPUT: Alle LILIPUT-Produkte werden in China überarbeitet. So erhalten die Güterwagen NEM-Kupplungsschächte und eine Kulissenmechanik. Die Puffer sind gefedert.



Güterwagen in 0 von ETS®: Neu sind ein Kessel- und in G-Wagenmodell. Bisher aren ein zweiachsiger Niederbordwagen und ein zweiachsiger O-Wagen erhältlich. Die tschechischen Metallmodelle gibt es auch im Set. Sie sind in einer Holzkiste untergebracht. Für den Personenwagen BCi nd den Gepäckwagen wurde eine Innenbeleuchtung angekündigt.



Geschlossenen Güterwagen der DR in TT von KUNZE: Das Güterwagenprogramm des Vorjahres wurde fortgesetzt. Neben den G-Wagenvarianten wurde ein zweiachsiger Kesselwagen und der Akkumulatortriebwagen ETA 177 (DRG) als Fertigmodell vorgestellt.



Foto: KLAWIAN

Containertragwagen Sgss-y [703] in H0 von M+D: Modelle von KLEIN-MODELLBAHN stellt M+D zu Sonderserien zusammen. Bei Bedarf werden diese wieder aufgelegt. Die teilweise gealterten Fahrzeuge besitzen eine Kurzkupplungskinematik und NEM-Schächte.



Schneepflug der DR in H0 von SPIETH MODELLBAU: Der Pflug Bauart Meinigen mit Innenräumer ist ein Metallbausatz. Ebenso die neuen DB-Pflüge. Wagen der Inselbahn Wangerooge sowie der Schmalspurtriebwagen VT 137 Zittau-Oybin wird es als Bausatz geben.



Großraumwagen Eanos der DB in H0 von SACHSENMODELLE: Dieses neue Modell wird auch als SBB- und NS-Ausführung erscheinen. Die „Langenschwalbacher" wurden überarbeitet und haben nun eine Kurzkupplungskinematik und NEM-Schächte. Der dritte Teil des DDR-Regierungszuges wurde gezeigt.



Werkfoto

Zugbegleitwagen in II_m von LGB: Mit einer aufwendig gestalteten Inneneinrichtı wurde dieser Gartenbahnwagen versehen. Eine Köf wurde vorgestellt, die ferng steuert entkuppelt. Funktionsfähige Güterwagenmodelle werden erscheinen, aı Anfang steht ein Selbstentladewagen. Die Lok 99 4712 wurde angekündigt.

Sächsische Abteilwagen in H0 von PIKO: Mit und ohne Bremserhaus wird es die Epoche I-Fahrzeuge geben. Im Rekowagenprogramm gibt es dreiachsige Fahrzeuge. Viele Güterwagenmodelle wurden mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Schacht ausgestattet.







Fotos: KLAWIAN

Rekowagen der Harzquerbahn in $H0_m$ von KEHI: Drei Reisezugwagen kommen aus der Eisenacher Kleinserienwerkstatt. Um preislich günstige Bausätze anbieten zu können, werden die Harzbahnwagen auch als Kunststofffertigmodell hergestellt.

Postgepäckwagen in H0 von BAVARIA: Die Modelle der preußischen Wagen werden als K.P.E.V.- und DRG- Ausführungen erscheinen. Das Exklusivmodell ist in Messing gefertigt und besitzt RP - 25- Räder. Die Wagenböden sind detailliert. Besonderheit: Die Türen der Bremserhäuser lassen sich öffnen.

Nahverkehrswagen der DB in H0 von LIMA: Die Silberlinge in Grün werden als einmalige Auflage gefertigt. Sie haben Kurzkupplungskulissen und NEM-Schächte. Neu im LIMA-Programm ist der Selbstentladewagen Tds der DR. Der VT 08 kommt als US-Army-Lazarettzug.







ügensche Kleinbahnen in $H0_e$ von Fröwis: Schmalspurwagen wie sie um 1960 bei er DR eingesetzt waren fertigt der Berliner Kleinserienhersteller. Es werden her- estellt: KPwi 975-111 Nr. 1, KAB 971-101 Nr. 7 und KBp 971-215 Nr. 4. Fröwis bietet auch eine neue N-Straßenbahn mit Beiwagen an. Triebwagen TM 34 und Beiwagen BM 28/35 kommen als Fertigmodell. Auch der Triebwagen TG 29/38 erscheint als Metallmodell mit Weißmetallgußteilen und Scherenstromabnehmer.



ngarischer Reisezugwagen in H0 von Fuggerth®: Der 2.-Klasse-Wagen in drei Va- ianten: mit und ohne Mitteleinsteigstür sowie in blauer und grüner Farbgebung. nneneinrichtung und Beleuchtung werden vorbereitet, zur Kurzkupplung eignen ich Fleischmann- oder Roco-Kurzkupplungen. Eine Kulissenführung ist vorhanden .



Reisezugwagen EW I der SBB in H0 von Hag: Dieses Modell wird es in acht Varianten geben. Das sind die Gleich- oder Wechselstromausführung, als 1.- oder 2.-Klasse, mit neuer oder alter Beschriftung. Vierachsige Flachwagen der Bauart Rs mit Rungen sind ebenfalls neu und werden zu 80 % aus Zinkspritzguß hergestellt.



Nahverkehrswagen der DB in H0 von Lemke: Ein besonderes Modell ist der Silberling mit Graffitty. Die teilweise handbemalten Modelle erscheinen als Sonderserie. Auch eine mit Graffitty besprühte Berliner S-Bahn wurde vorgestellt. Für die Lemke-Kollektion werden Lima-Fahrzeuge verwendet.

S-Bahnzug der DB in H0 von Roco: In der Farbgebung der Epoche V kommen Lokomotive, Wagen und Steuerwagen, die zu einem lokomotivbespannten S-Bahnzug gehören. Auch in N wird es die -Bahn der BR 143 geben.

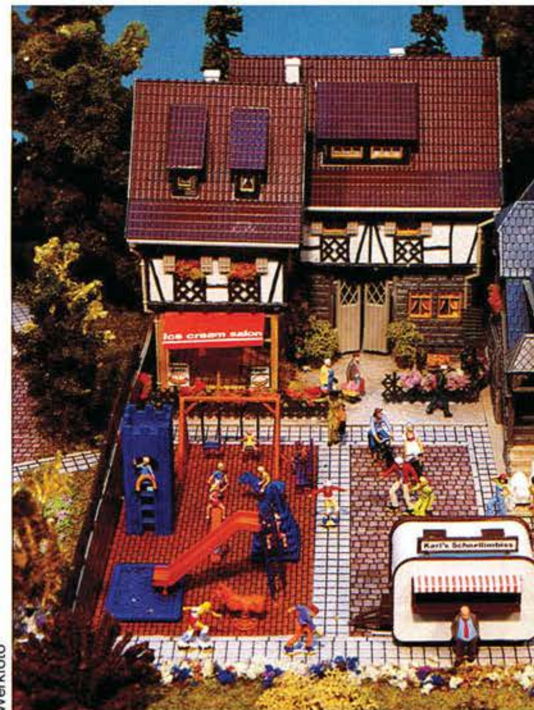




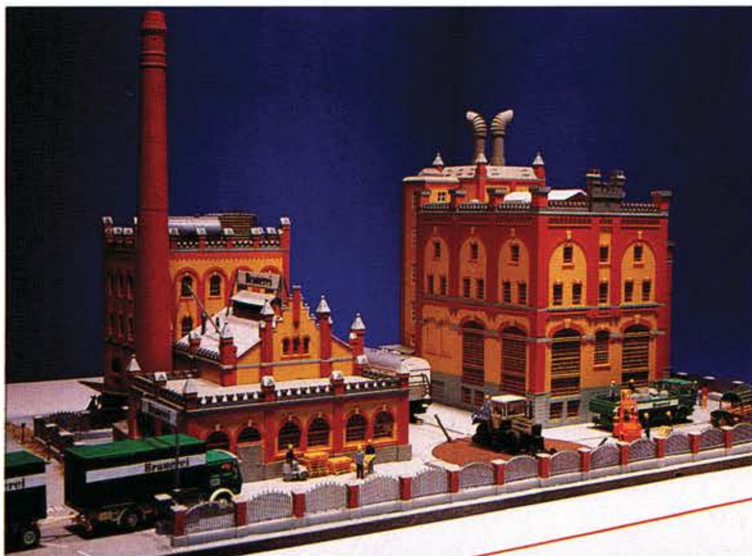
Vierachsige Reisezugwagen in $H0_e$ von Technomodell: Die typisch sächsischen Wagenmodelle stehen bereits als Ursprungsausführung mit Holzbeplankung zur Verfügung. Zum II. Quartal wurden diese Fahrzeuge auch in DR-Ausführung als Stahlblechwagen angekündigt. Neben der Entwicklung der sächsischen IV K wollen die Dresdener den sechsachsigen Rollwagen neu auflegen.


Werkfoto

Kohlensturzbühne in H0 von POLA: Neben den exklusiven Bausätzen (H0: Kindergarten, Straßenbahnhaltestelle, Grenzkontrollpunkt. N: Burg, Krankenhaus, Paradise-Bar) hat POLA die G-Modellpalette ausgeweitet und die Produktlinie POLA-Hobby für Einsteiger neu ins Programm aufgenommen.



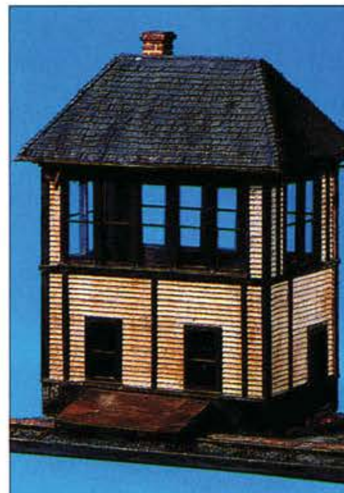
Spielplatz in H0 von VOLLMER: Neben einer H0-Bogenbrücke einer Bahnhofsschenke und einer Feuerwache (auch in N), wurden Bausätze für den kleinen Geldbeutel angekündigt.



Brauerei in H0 von KIBRI: Für den exklusiven Bausatz stand die Brauerei „Feldschlößchen" in Rheinfelden Modell. Die Fachwerkgebäudeserie wird um das Rathaus „Alsfeld" erweitert. Das Brückensystem wurde für die Spuren N und Z weiterentwickelt, sodaß Auffahrten im Bogen und in der Geraden verfügbar werden.



Kirche in H0 von AUHAGEN: „Tradition in neuem Stiel - Gebäudebausätze aus Karton" so lautet die Devise. Auch Bahnhof „Bergheim" und eine Dorfschmiede sind neu. Für TT (Kunststoff): Wasserturm und Reihenhäuser.

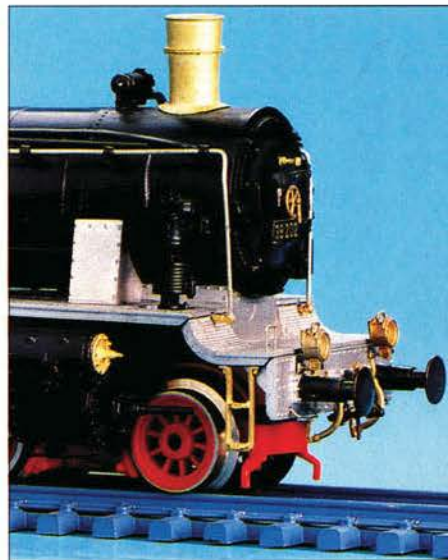


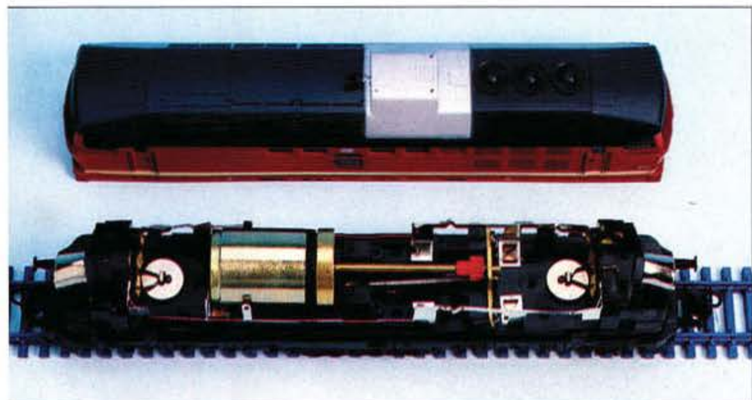
Stellwerk in TT von BTTB ZUBEHÖR: Das ehemalige VERO-Programm wird für T fortgeführt. Neue Bausätze kommen aus den USA. Neue Gestaltungsmaterialien und ein Modulsystem aus Wel pappe wurde vorgestellt.

Schwimmbad in H0 von FALLER: ... und die Leute da im Becken scheinen zielgerichtet zu schwimmen. Ein weiteres Funktionsmodell ist die neue Achterbahn. Das Kirmesprogramm wird ausgebaut; für den Bahnhofsbereich kommen ein E-Lokschuppen, ein Verladekran und das Stellwerk „Donaueschingen" heraus.


Fotos: KLAWIAN

Umbausatz PIKO-38 in H0 von GÜNTHER: Alle fehlenden Teile wie Strahlpumpe oder Druckluft- und Saugleitungen sind im Umbausatz enthalten. Auch die Teile, die zur Umrüstung auf die Serienausführung benötigt werden, liegen bei. (u.a.: Schornstein, Dampfläutewerk, Handräder). Für zwei DRG-Varianten werden Beschilderungen vorbereitet. Für die TRIX/MÄRKLIN E70 gibt es eine Umbausatz für die Dachausrüstung. Mit einem Zurüstsatz kann der Pwg Sa 07 von SACHSENMODELLE verfeinert werden. Lüfteraufsätze, Signallaternenhalter und Griffstangen liegen bei.





ULHABER-Motorumbau in TT von SB-MODELLBAU: Damit auch in TT-Fahrzeugen die ıten Eigenschaften eines Glockenakermotors zum Tragen kommen, bietet SB-MO-LLBAU den Umbauservice bzw. Umrüstsätze für BTTB-Fahrzeuge an. Auch für H0-, · oder II_m-Fahrzeuge gibt es diese. Auf Wunsch erfolgen Sonderanfertigungen.



Radsätze in H0 von VERBECK MODELLBAU: Jede Menge Scheibenräder und Radsätze, auch für Spur 0, mit unterschiedlichen Lagerzapfen sind neu im Angebot. Die Räder haben NEM- oder RP 25-Profil (auch mit profilierter Innenseite) und sind auch für Wechselstrombahnen lieferbar. Neu im Programm: Abzieher für Radsätze.



ınnfiguren in II von Wimer Zinnmodelle: Gewichıe Figuren, auf Wunsch ımalt, kommen aus dem ιandenburgischen Neudorf isher Berlin-Neukölln).

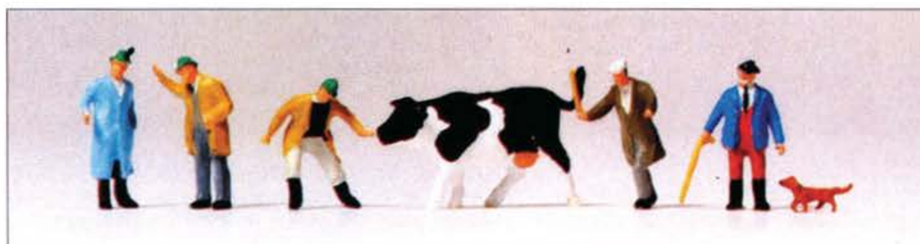


Sitzende in H0 von MERTEN: Aus dem Hause MERTEN kommen außerdem Reisende in verschiedenen Positionen und unbedruckte Recycling-Behälter für Glas- und Papierabfälle.

Werkfoto

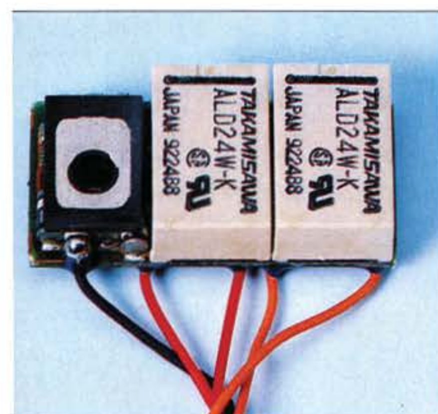


Tramper in H0 von PREISER: Ob Marktstände, Eisverkäufer, sitzende Reisende für Abteilwagen oder Passanten, Zuschauer und Reiter mit Pferden, die Neuheitenpalette ist riesig; auch für Spur 0 und II.



Werkfoto

Viehhandel in N von PREISER. Acht Figurenneuheiten werden für die Nenngröße N gefertigt. Golfspieler, Wanderer, Girls, Teenager, Naschende, Güterbodenpersonal oder Lagerarbeiter – alle Figuren sind von Hand bemalt.



ːhleiferumschaltung von UHLENBROCK: Dieser ıue Baustein dient dazu, daß der Fahrstrom in ıhängigkeit von der Fahrtrichtung immer vom ırderen Schleifer entnommen wird.

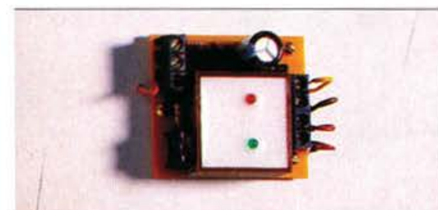


Digital Plus von LENZ ELEKTRONIK ist die Weiterentwicklung des MÄRKLIN- und ARNOLD-Digitalsystems. Der Dekoder hat einen ROCO-Schnittstellenstecker.

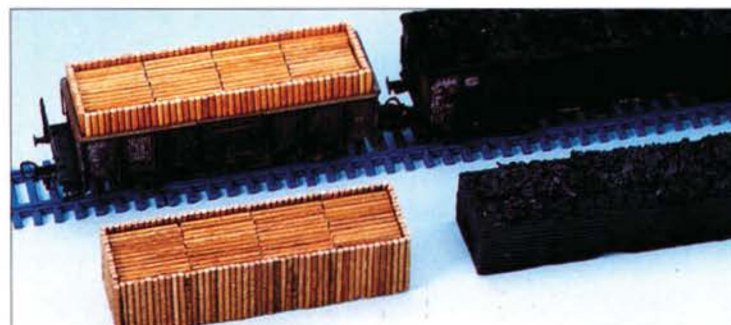
Fotos: KLAWIAN

Hopfenernte in H0 von NOCH. Zur Ausgestaltung und Verfeinerung liefert NOCH in diesem Jahr vieles, das auch für TT-Anlagen geeignet ist: Streumaterialen, gebrochene Natursteine, Bewuchs und Portale.





ückmeldeelektronik von HELMO: Einige Spulenıtriebe bieten keine Möglichkeit zur Rückmelıng. Pro Antrieb wird ein Baustein benötigt, ı ein zuverlässiges Signal zu erzeugen.



Beladegut in H0 von M&D: Papierholz für Eaos, Schüttkohlenladung für Omm 55 und Baumstämme, die auf einen Kbmp zu laden sind. Die Bündelbriketts für Omm 53 und Bretterstapel sind auch neu. Grubenholz-, Rüben- und Schrottimitationen sind bereits zu haben.

ZUBEHÖR



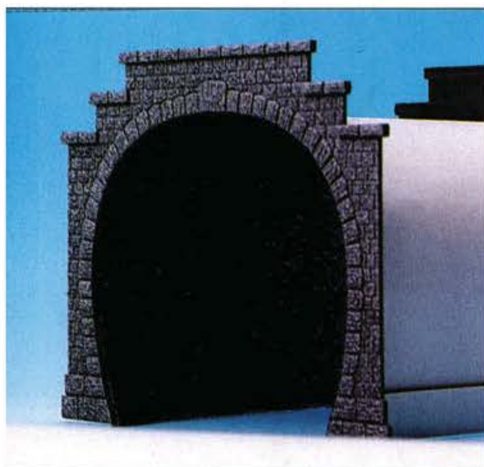
Schmiedeeinrichtung in H0 von MOMINIATUR: Ausstattungsteile, vorwiegend aus Weißmetall, sind neu. Körbe, Tanksäulen, Milchkannen und ein Werkstattset wurden angekündigt. Ein Kurzradstand-Bierwagen (1896) wird als Exklusivmodell geliefert.



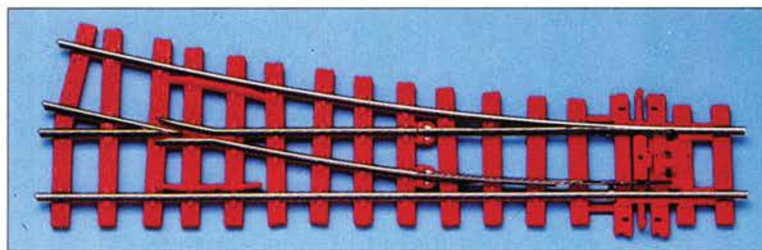
Werkbank in 0 bei SCHUHMACHER: Ein ähnliches Modell wird auch in H0 zu haben sein. Die Schienen des SHINOHARA-H0-Gleissystem (Code 83) bestehen aus geschwärztem Neusilber. Fahrzeuge mit NEM-Radsätzen laufen genauso, wie mit RP-25- bzw. NMRA-Rädern.



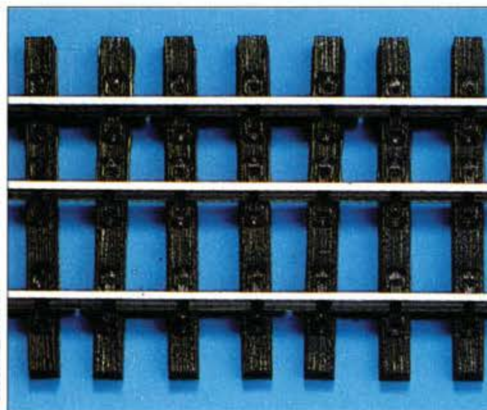
Ausstattungen in H0 von BRAWA: DR-typische Bahnhofsleuchten (auch TT, N), sowie Telefonzelle H 90 (H0), offene Telefonzelle (H0) und Fernsprechzelle FeH 78 (N) kommen neu.



8°-Weiche für 0_e von PECO: Für den Weichenantrieb PI-10 gibt es einen zweipoligen Zusatzschalter. Die PECO-Setrack-Sortimente wurden erheblich erweitert. Aluminiumschablonen zum Ausrichten von Flexgleisen sind neu im Programm.



Tunnelwand in H0 von BUSCH: Verkehrszeichen, Blaulichtbalken, Geräuschgeneratoren (Wald, Industrie, Dampflok) und ein Programm für Modellbahnsammler kommen 1993.



Fotos: KLAWIAN

Dreischienenflexgleis in H0/$H0_m$ von PILZ wird auch in H0/$H0_e$ zu haben sein. Für H0/$H0_e$ wurden Abzwei ge bzw. Gleiswechsel vorgestellt. Neu ist ein mo torischer Unterflurantrieb. Die Weichenantriebe bishe riger Bauart erhalten eine Endabschaltung.
Neu für TT-Modellgleis: Innenbogenweiche, Mittelstück doppelte Gleisverbin dung, gebogenes Gleis R 310 und R 396.

AUTO



WIKING liefert bereits die ersten 93er-Neuheiten aus. In H0 sind Gabelstapler, Vakuumfaßwagen, Gußasphaltkocher, Hanomag und de Renault AE 500 sofort lieferbar. Neu sind MAN Tieflader, Mercede D 202-Bus, Unimog U 140 und Iveco Eurostar.



Werkfoto

KEHI setzt ab sofort auf Bausätze und Fertigmodelle, beides aus Weißmetall. Neu sind die Barkas V 901-Versionen, der EMW 340 Kombiwagen, die Traktoren-Familie der ehemaligen LPG und der Garant, der jetzt als Krankenwagen über H0-Straßen fährt. Die Modelle sind detailliert. Auch für die Nenngröße N wird ein vielfältige Angebot an Personen- und Lastkraftwagen bereitgehalten.



Werkfoto

BEDO/AMW kündigt bei den Pkw-Modellen das Renault 19 Cabrio und den Seat
ledo an. Der Renault AE 500 mit Dreiachs-Fahrgestell, die Lkw-Züge haben
ue Aufdrucke. Drei Volvo F 89 bilden das Memorial-Set „DDR-Trucks".



BIMA setzt seine Produktion von DDR-Fahrzeugen in TT fort. Nach dem Trabi-Kombi war nun das Handmuster des Barkas B 1000 ausgestellt.

PMT stellte einen Sil-Pritschenwagen aus den 50er-Jahren vor. Die Führerhausfenster des Zinkdruckgußmodells sind verglast.



EINERT, Spezialist für Schienen- und Straßenfahrzeuge aus Weißmetall, offe-
rt den kleinen Henschel mit „Haus-zu-Haus"-Behälter-Auflieger, einen VO-
AG Benzol-Tanklastzug, den Henschel-Laster 6J2, den Hochlöffelbagger O&K
d den Lanz Bulldog mit Holzvergaser. Die exklusiven Bausätze enthalten alle
twendigen Teile einschließlich der Beschriftungssätze.



BEKA bringt weiterhin Variationen des guten alten Garant-Modells heraus. So ist die Drehleiterversion als Feuerwehr- und Kommunalfahrzeug zu haben. Auch wenn der Grundkörper betagt ist, so ist das Modell reizvoll. Schade, daß der Kunststoff an DDR-Zeiten erinnert und die Leitersegmente nicht einrasten.



Fotos: KLAWIAN

S.E.S hat neben dem Lada Nova mit Lenkung den Borgward B 1250 in 1:87 und in 1:43 zu bieten. Passend zu FALLERS „Car System" wurde der W-50 Hängerzug umgerüstet. Mittels Glockenankermotor ist der Oldie auch als Zweiwegefahrzeug auf der Schiene aktiv. Varianten des ex-Minicar-Programms sind angekündigt.



Werkfoto

HERPA wartet mit drei Länderserien auf. Bei den Pkw sind die Modelle Mazda MX 5, BMW 325I Cabrio, Alpina B6, bei den Lkws Iveco, Eurotech, Scania Streamlinie sowie MAN F 90 und Mercedes SK neu.

Autor: Uwe Ruck

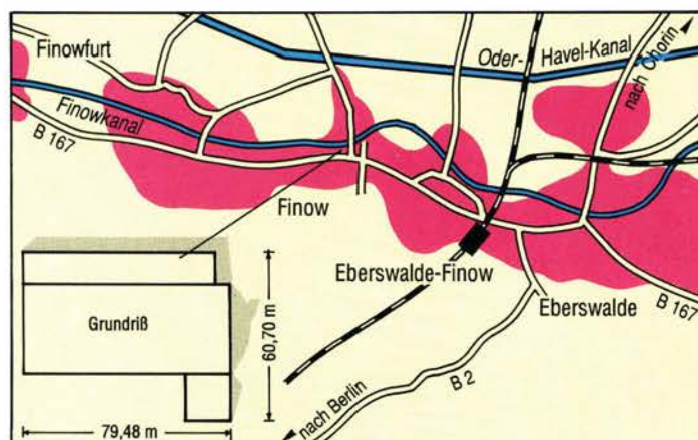
Am 10. August 1843 wurde der durchgehende Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Stettin eröffnet. Diese Strecke berührt auch die heutige Stadt Eberswalde-Finow, wo Hochbauten aus der Anfangszeit dieser Bahn erhalten geblieben sind. Wer aber annimmt, sie stammen von hier, der irrt. Es sind Teile des ersten Stettiner Bahnhofs in Berlin.

Stettiner Bahnhof in Eberswalde

Erste Vorbereitungen für den Bau der Berlin-Stettiner Eisenbahn trafen führende Kreise beider Städte im März 1836. Durch Kabinettsordre im Juli 1836 wurde das Vorhaben auch durch den Monarchen unterstützt. Aber der Staat konnte kein Geld bereitstellen. Zunächst war der Bau mit ca. 2,5 Millionen Taler veranschlagt worden. Von 1837 bis 1839 wurde das Projekt angefertigt, die Trassenführung war damit perfekt. In diesem Zusammenhang gab es Auseinandersetzungen mit den die Strecke berührenden Städten. Dazu zählten auch Eberswalde und Biesenthal, die an einer ortsnahen Erschließung durch das neue Verkehrsmittel zunächst nicht interessiert waren. Weitere Veränderungen der Trasse während der Projektierung verteuerten den geplanten Bahnbau auf ca. 3 Millionen Taler. Doch diese Summe war aus Privathänden nicht beschaffbar. Schließlich übernahm der Altpommersche Kommunallandtag eine halbe Million Taler und finanzierte die Zinsbürgschaften.

Endgültig bestätigt wurde der Streckenbau durch die Kabinettsordre vom 12. Oktober 1840 und zum Bau des ersten Stettiner Bahnhofs in Berlin durch die Ordre vom Heiligen Abend des Jahres 1841.

Der Streckenbau begann im März 1841, die Lokomotiven wurden im Ausland und bei der Firma Borsig in Berlin bestellt. Mitte 1842 waren die Hochbauten des Stettiner Bahnhofs in Berlin fertiggestellt worden. Hierzu zählten das palastartige Empfangsgebäude, dessen Giebel zur Invalidenstraße plaziert war, der Lokomotivschuppen, der Wagenschuppen, der erste Güterschuppen und das Wasserstationsgebäude.



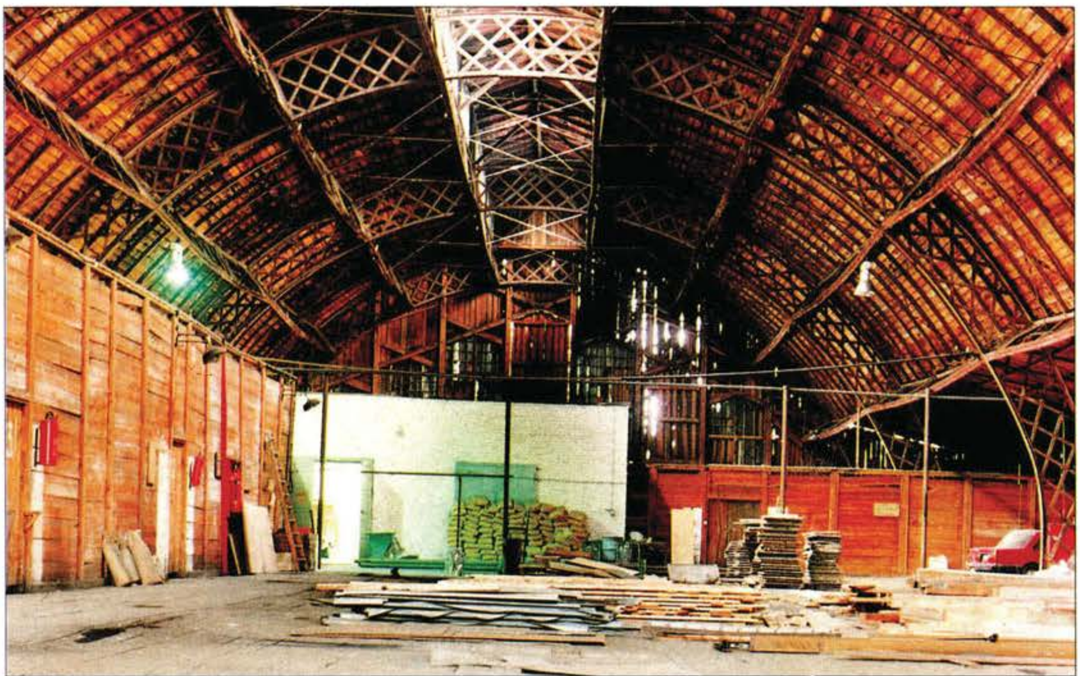
Der Grundriß unten links gehört zum Berliner Güterschuppen von 1867.

Ein Blick auf den Ostgiebel des Güterschuppens von 1867. Das Fensterband ist aus der Anfangszeit erhalten geblieben (Bild oben).

Nur eine Plakette

Es gibt, soweit bekannt, keine alten Unterlagen über die ursprüngliche Ansicht des ersten Stettiner Bahnhofs in Berlin. Lediglich eine gußeiserne Neujahrsplakette der Königlichen Eisengießerei bei Berlin von 1843 zeigt

eine Seitenansicht des Empfangsgebäudes, das vom Wasserstationsgebäude überragt wird. Am rechten Bildrand ist die erste Lokomotive der Berlin-Stettiner Eisenbahn auszumachen.
Die Strecke wurde zunächst am 1. August 1842 bis Eberswalde eröffnet, am 15. November 1843 bis Angermünde eingeweiht und am 10. August 1843 die Gesamtstrecke bis Stettin der Öffentlichkeit übergeben.
Hatten die Aktionäre vornehmlich einen umfangreichen Personenverkehr auf der neuen Strecke einkalkuliert, so änderte sich das schnell. Der ständig steigende Güterverkehr erforderte auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin einen zweiten Güterschuppen und 1847 ein besonderes Gütergleis. Hinzu kamen um 1850 Erweiterungen der Wartehalle am Empfangsgebäude. 1867 wurde ein dritter Güterschuppen gebaut. Mittlerweile war der gesamte Stettiner Bahnhof in Berlin den Anforderungen des ständig wachsenden Verkehrs nicht mehr gewachsen.



Der Innenraum des 1867 in Berlin errichteten und heute in Eberswalde-Finow befindlichen Güterschuppens.

Von Berlin nach Finow

Daher entstand von 1872 bis 1876 ein völlig neuer Bahnhof. Nach den Abrißarbeiten gelangten auf Initiative des damaligen Besitzers der Eisenspalterei in Heegermühle, jetzt Ortsteil Finow der Stadt Eberswalde-Finow, auch einige Hallen des ersten Stettiner Bahnhofs nach Heegermühle. Nach der Demontage in Berlin wurden viele Teile hier wieder aufgebaut. Zunächst waren dies die Güterschuppen von 1845/46 und 1867. Zwischen 1876 und 1880 konnten die Originalbaukörper in der Eisenspalterei errichtet werden. Gleichzeitig kam eine weitere Halle, auf alten Gußeisensäulen ruhend, hinzu.
Fest steht inzwischen auch, daß im oberschlesischen Zabže (früher Hindenburg) in einem 1863 errichteten Tochterwerk der Firma Borsig, Berlin, die gleiche Hallenkonstruktion aufgebaut wurde.
In den 1890er Jahren ließ der Besitzer der Eisenspalterei in Heegermühle, Motz, eine noch ältere Konstruktion, vermutlich der bereits erwähnte zweite Güterschuppen des ersten Stettiner Bahnhofs in Berlin von 1845 direkt am Finowkanal wieder aufbauen. Die alte Konstruktion wurde durch modernere Aussteifungen ergänzt. Auch derartige Hallen verwendete die Firma Borsig in ihren alten Werkanlagen.
Einer Reihe von glücklichen Umständen ist es zu verdanken, daß diese Gebäude noch heute existieren. Nach dem zweiten Weltkrieg überwiegend und zum Teil noch heute durch die frühere Sowjetarmee genutzt, waren sie über Jahre hinweg nicht zugänglich. Nachdem das Hüttenwerk diese Baulichkeiten aufgegeben hatte, dienten sie als Turnhalle, Reithalle und Hangar.

Industriedenkmäler

Breite Kreise der Bevölkerung und auch viele Baufachleute wissen nicht, daß in Eberswalde-Finow noch heute Hochbauten aus der Entstehungszeit des preußischen Eisenbahnwesens erhalten sind. Mehr noch: Es liegt hier die Vermutung nahe, daß es sich um die ältesten noch existierenden Stahlbauhallen mit den ersten vereinheitlichten Typenlösungen aus der Frühzeit der Industrie handelt.
Über die künftige Verwendung der Eberswalder Bauwerke nach möglicher Rückübertragung an die Stadt ist noch nichts entschieden. Es ist durchaus möglich, daß der Erhalt sowohl die Mittel der Kommune als auch des Landes überfordern. Dann würden diese Gebäude nach 120jährigem Erstabriß in Berlin endgültig demontiert und verschrottet werden, ohne daß breite Kreise der Öffentlichkeit sie auch nur einmal von innen sehen konnten!
Obwohl die Hallen derzeit noch nicht ohne weiteres zugänglich sind, lohnt sich eine Augenscheinnahme von außen. Für die geschichts- und technikinteressierten Modelleisenbahner sollten diese Zeitzeugen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts einen Wochenendausflug wert sein.

Dr. W. Bauer



Fotos: Dr. W. Bauer

Deutlich zu erkennen: Die Stützbögen und Pfetten als Fachwerkkonstruktion.

Quellenangaben
Berger, M.: schriftliche Mitteilungen vom 17. 4. 1992
Goehle, G.: Die Sammlung Barth/Fischer, Katalog ausgewählter Objekte. In: Aus einem Guß, Eisenguß in Kunst und Technik.
Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur; Schriftenr. d. Museums f. Verkehr u. Technik, Bd. 9; Nicolaische Verlagsbuchhandlg. Beuermann GmbH, Berlin 1988, S. 15–123.
Houselle: Die Lokomotiveisenbahnen, In: Berlin und seine Bauten, bearb. u. herausgegeb. Architektenverein Berlin; Verlag Ernst u. Sohn, Berlin 1896, Kap. 7, S. 200-297.
Lindner, H.: Eisengewinnung und Eisenguß. Die Preußischen Königlichen Eisengießereien Gleiwitz, Berlin und Sayn. In: Aus einem Guß, Eisenguß in Kunst und Technik. Berliner Beitr. zur Technikgeschichte u. Industriekultur; Schriftenr. d. Mus. f. Verkehr u. Technik, Bd. 9; Nicolaische Verlagsbuchhandl., Berlin 1988, S. 147–167
Lindner, H.: Schmalfuß, J. : 150 Jahre Borsig Berlin-Tegel. Berliner Beitr. zur Technikgeschichte u. Industriekultur; Schriftenr. d. Mus. f. Verkehr u. Technik, Bd. 7; Nicolaische Verlagsbuchhandlg., Berlin 1987.
– : Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896 Hrsg. Königl. Preuß. Min. d. öffentl. Arbeiten;
J. Springer-Verlg, Bln. 1896, Reprint 1982, Bd.1 S. 175–180.
– : Bundesministerium f. Verkehr, Außenstelle Berlin: schriftliche Mitteilungen vom 17.August 1992.
– : Karten von Eberswalde u. Umgebung, von Berlin, insbesondere.
Neustadt-Eberswalde 1867, M. 1:12500 von A. Meyer, Geolog. Karte v. Eberswalde 1882,
M. 1:25000 Grundriß von Berlin mit nächster Umgebung, 1850, M. 1:12500, Verlag D. Reihner



Foto: ADN GmbH

Menschliches Versagen im doppelten Sinne. Lokomotivführer und Fahrdienstleiter waren unkonzentriert. Versagte aber nicht auch das Staatssystem, dessen Planwirtschaft nicht in der Lage war, Sicherungstechnik für Fahrzeuge und Anlagen zu beschaffen, die einen Teil dieser Unfälle ausgeschlossen hätte?

Menschliches Versagen

Bemerkenswerte Unfälle im deutsch-deutschen Zugverkehr

Original-Text von ADN:
...Bei dichtem Nebel fuhr der D 354 Berlin–Saarbrücken auf einen haltenen Personenzug auf, an dem eine Lokomotive angekoppelt war (gemeint ist die Schlußlokomotive am Personenzug – die Red.). Dabei kamen nach bisher vorliegenden Informationen der Lokführer und zwei Reisende des Personenzuges ums Leben; 43 Personen erlitten Verletzungen. ...

„Aus bisher ungeklärten Gründen hatte der Lokführer des D 354 bei dichtem Nebel ein Halt zeigendes Signal nicht beachtet...
Wie Dieter Neumann, stellvertretender Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (heute übrigens Bezirksleiter der Iduna-Versicherung / d. Verf.) mitteilte, ergaben die Untersuchungen der Expertengruppe, daß die Signal- und Sicherheitseinrichtungen einwandfrei funktionierten und der Unfall auf subjektives Versagen zurückzuführen ist." So las man es im „Neuen Deutschland" (ND), dem Zentralorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands am 2. März 1984, nachdem der Schnellzug Berlin–Saarbrücken auf dem Bahnhof Hohenthurm (Strecke Bitterfeld–Halle) mit einem Personenzug zusammengestoßen war und neben 46 Verletzten zehn getötete Reisende zu beklagen waren. Diese Meldung, die vom Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienst (ADN) verbreitet wurde, enthielt folgende Fakten:

1. Als D 354 an einem haltzeigenden Signal vorbeifuhr, herrschte dichter Nebel.
2. Betont wird, die Signal- und Sicherungseinrichtungen hätten einwandfrei funktioniert, ohne daß angegeben wurde, um welche Sicherungseinrichtungen es sich handelte.

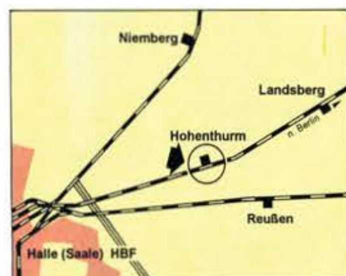
Anmerkung:
So primitiv wie beim schweren Unglück in Lebus[1], wo ebenfalls – laut Verkehrsminister Otto Arndt im DDR-Fernsehen – „alle Sicherungseinrichtungen einwandfrei funktionierten", waren sie hier nicht. Aber die induktive Zugbeeinflussung fehlte. Sonst wäre es nicht zu diesem Unfall gekommen.

3. Es lag subjektives Versagen vor.

[1] am 27. Juni 1977 auf der Strecke Frankfurt (Oder)–Kietz. Auf der Hauptbahn, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, fehlte als Dauerzustand die Abhängigkeit zwischen Weichen und den Signalen!

Die Wahrheit

Der Personenzug 7523 war auf dem Wege von Bitterfeld nach Halle. Es herrschte, wie die Zeitungen schrieben, dichter Nebel, eine häufige Erscheinung in dieser von Schmutz gefüllten Luft im Chemie-Bezirk. Der Lokomotivführer des Personenzuges 7523 näherte sich dem Bahnhof Hohenthurm. Das Einfahrvorsignal (ein Lichtsignal) zeigte die Warnstellung. Er fuhr langsam zum Einfahrsignal und konnte dessen

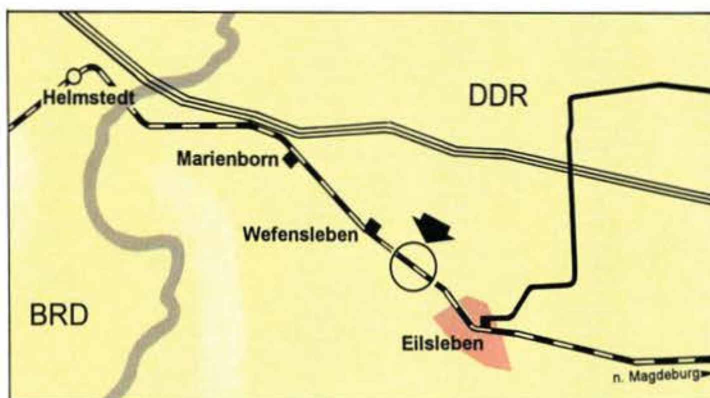


Hohenthurm, gelegen an der Strecke Berlin–Halle (Saale) wurde am 29. Februar 1984 in eine Trümmerwüste verwandelt.

Standort sowie das Signalbild nicht zweifelsfrei erkennen, sah aber den Signalfernsprecher neben dem Gleis. Er stieg von der Lokomotive und rief vom Fernsprecher aus den Fahrdienstleiter, um sich nach der Signalstellung zu erkundigen. Dieser bestätigte ihm, daß es „frei" zeige und er einfahren könne. In diesem Augenblick näherte sich der Transitreisezug D 354 dem rückgelegenen Bahnhof Roitzsch, und dessen Lokomotivführer auf der Lokomotive 250 207 ging es nicht anders, wie dem des P 7523: Er konnte die Signale nur mit Mühe erkennen.
Das Ausfahrsignal des Bahnhofs Roitzsch zeigte „Halt", da der Personenzug den vorgelegenen Blockabschnitt noch nicht verlassen hatte. Doch der Lokomotivführer vom D 354 hatte bereits das Vorsignal zum Ausfahrsignal nicht erfaßt.
Man sagt, das Vorsignal sei der „Schlüssel zur Situation", weil dessen Signalbild für das sichere Handeln entscheidend ist. Es läßt erkennen, ob das folgende Hauptsignal einen Fahrtbegriff zeigt, oder es kündigt durch seine Warnstellung den Haltbegriff des Hauptsignals an. Dann hat der Lokomotivführer ausreichend Gelegenheit den Zug anzuhalten, denn das Vorsignal steht im Bremswegabstand zum zugehörigen Hauptsignal.
Da der Lokomotivführer das Vorsignal nicht erkannte, hätte er, wie sein Kollege auf dem Personenzug, besonders vorsichtig werden, ggf. den Zug noch im Bahnhof anhalten müssen oder sich nur langsam dem Ausfahrsignal nähern dürfen.

Draufgänger?

Aber er fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit am „Halt!" zeigenden Ausfahrsignal vorbei, und nach wenigen Minuten sah er „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit erwarten" am Einfahrvorsignal von Hohenthurm. Er fühlte sich in seinem Verhalten bestätigt. Fatal war, daß das Vorsignal von Hohenthurm nicht ihm, sondern dem Personenzug galt, der im Begriff war, in den Bahnhof einzufahren. Am Schluß befand sich die Lokomotive 242 210, die einen Teil der Wucht aufnahm, wobei deren Lokomotivführer getötet wurde. Im letzten Personenwagen hielten sich vornehmlich Lehrlinge des Raw „Ernst Thälmann" Halle auf. Diese Reisenden wurden in dem wenig Schutz bietenden Bghw-Wagen ebenfalls getötet.
Was mag den Lokomotivführer vom D 354 bewogen haben, wie ein Draufgänger zu fahren? Von der Gerichtsverhandlung wissen wir nur so viel, daß er zu einer Freiheitsstrafe verurteilt wurde. Er soll dort gesagt haben, ein Transitzug habe immer „frei", weshalb er das Übersehen des Vorsignals nicht so tragisch nahm.



Zwischen Eilsleben und Wefensleben stieß am 11. Oktober 1985 ein Personenzug mit einer Lokomotive zusammen.

Um den heißen Brei

Am 11. Oktober 1985 stieß zwischen Eilsleben und Wefensleben (Strecke Magdeburg–Marienborn–Helmstedt) ein Personenzug mit einer Lokomotive, Baureihe 132, zusammen – die Folgen: neben hohem Sachschaden 40 Verletzte und 11 Tote.
Am 19. März 1986 saßen Eisenbahner vom Bahnhof bis zur Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes im Gerichtssaal von Magdeburg, wo die Fahrdienstleiterin T. vom Bahnhof Eilsleben angeklagt war. Man kann nicht sagen, daß Staatsanwalt und der Vorsitzende Richter die Umstände dieses Unfalls oberflächlich betrachteten, ihre Fragen strichen das Umfeld ab, verloren sich zuweilen in der Vergangenheit und im Familiären der Angeklagten.
Die Eisenbahnerin war jung und gern Fahrdienstleiter auf diesem nicht unbedeutenden Bahnhof, was einige im Gerichtssaal und während der Pause auf dem Gang daran zweifeln ließ, ob man mit 20 Jahren die nötige Reife für solche Stellen besäße. Es war nicht nur der Mangel an Arbeitskräften, der dazu zwang, Lehrlingen vorzeitig die Facharbeiterprüfung abzunehmen und junge Menschen auf Stellen einzusetzen, auf die man bei anderen Bahnverwaltungen Jahre warten mußte. „Der Jugend Vertrauen und Verantwortung" lautete die Losung in der DDR. Welcher Leiter wollte sich gegenüber dieser Maxime abwartend oder renitent zeigen? Seit Jahrzehnten waren die „alten Zöpfe" der Laufbahnen abgeschnitten worden.
Hier in Eilsleben war der Fahrdienstleiterin ein schlimmer Feh- ⇨



Foto: ADN GmbH

Die Diesellokomotive 112 404-9 wurde bei dem schweren Zugunglück zwischen Eilsleben und Wefensleben zu Schrott, ein Wagen der Doppelstock-Wendezugeinheit ebenfalls.

ler passiert. An jenem Morgen verlief nicht alles nach Gewohnheit – im Gegenteil.
Das Streckengleis Wefensleben–Eilsleben war wegen Bauarbeiten außer Betrieb, auf dem Gleis Eilsleben–Wefensleben fand nicht regulär eingleisiger Betrieb mit Streckenblockbedienung statt, sondern der zeitweise eingleisige Behelfsbetrieb. Dabei wird der Streckenblock in der Richtung des planmäßigen Betriebes bedient. In der anderen Richtung ist der für die zweigleisige Strecke ausgelegte Streckenblock nicht bedienbar. Er wird für die Zeit der Streckensperrung nicht extra umgebaut.

Ohne Technik

Die Zugfahrten schließen sich daher nicht, wie im Regelbetrieb, auf eingleisigen Strecken mit Streckenblock, sicherungstechnisch gegenseitig aus. Die Fahrdienstleiter müssen sich also auf die andere, vom zweigleisigen Betrieb abweichende Betriebsform umstellen, vom Gewohnten auf das Besondere umsteigen. Bislang geschah dies ohne jegliche Unterstützung durch Sicherungseinrichtungen.[2]
Ein Zug darf nicht, wie seinerzeit beim zweigleisigen Betrieb sonst, einfach abgelassen und dem Nachbar-Fahrdienstleiter die Abfahrts- oder Durchfahrtszeit mitgeteilt werden. Der Zug muß angeboten bzw., wie bei der DR vorgeschrieben, vorausgemeldet werden, und der andere Fahrdienstleiter wiederholt den Wortlaut. Diese Wiederholung gilt als Zustimmung für die Zugfahrt, anderenfalls müßte er sagen: „Nein, warten“. An diesem Tag hatte der Zugdispatcher obendrein die Reihenfolge der Züge geändert „mit der Absicht, den Betriebsablauf flüssig zu gestalten!“, wie K., der damalige Leiter der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes der DR, in der Eisenbahner-Zeitung „Fahrt frei“ 5/1986 schrieb. Nach der Weisung des Dispatchers sollte dem Triebwagen (T) 18449 die Lzv[3] 444 vor Plan von Marienborn nach Eilsleben folgen, dann in der Gegenrichtung der Piw[4] 9476 von Eilsleben nach Marienborn.
Warum diese Abweichung vom Fahrplan? Um diese Frage gingen während der Hauptverhandlung Staatsanwalt und Richter wie die Katzen um den heißen Brei, auch im Gerichtsbericht der „Fahrt frei“ war darüber nichts zu lesen. Die Antwort hätte lauten müssen: Ein Transitzug zwang dazu, den die Lzv keinesfalls aufhalten durfte. Der Transitzug wäre aber zum Stehen gekommen, wenn die Lzv den Piw abgewartet hätte. Bei zweigleisigem Betrieb wäre das nicht zu befürchten, aber beim eingleisigen (Behelfs-) Betrieb saß der Dispatcher in der Zwickmühle. Diese Lzv paßte an dem Tag nicht auf die Strecke. Entweder der Dispatcher verspätete den Transitreisezug von Berlin oder den bald zu erwartenden nach Berlin. Da war es ihm recht, daß die Lzv vor Plan von Helmstedt angeboten wurde. Daß sie zwischen dem Triebwagen und dem Wendezug „eingeschoben“ wurde, war nur den beiden Fahrdienstleitern in Wefensleben und in Eilsleben bekannt. T 18449 kam also 14.23 Uhr in Eilsleben an, jetzt beauftragte die Fahrdienstleiterin T. eine Wärterin auf dem Stellwerk „Ew“, die Rückmeldung vom Triebwagenzug mitzuhören und das Ausfahrsignal für den Wendezug auf Fahrt zu stellen.
Als der Fahrdienstleiter in Wefensleben die Rückmeldung für den **T** 18449 erhielt, verband er sie mit der Vorausmeldung der Lzv 444, indem er deren voraussichtliche Durchfahrtszeit mitteilte. Statt „Nein, warten!“ zu antworten, rief die Eilslebener Fahrdienstleiterin in ihrer Verwirrung nur: „einen Moment“. Sie fragte die Wärterin auf „Ew“: „Steht das Ausfahrsignal auf Fahrt?“ Diese: „Ja“ und stellte es auf Fahrt.
Das aber hatte die Fahrdienstleiterin nicht begriffen! Jetzt wandte sie sich dem Nachbarn in Wefensleben zu und rief: „Lzv so, nun!“ Daraufhin gab dieser korrekt noch einmal die Vorausmeldung der Lzv 444 ab, was die T. wiederholte und womit sie ihr Einverständnis zum Ablassen der Lzv 444 gab.
Jetzt erst verständigte sie ihre Wärterin vom Verkehren dieser Lokomotive. Da begriff sie ihren Fehler, war aber nicht in der Lage, etwas Entscheidendes zu dessen Korrektur zu tun. Der Zusammenstoß an unübersichtlicher Stelle war unausbleiblich.
Zweifellos verhielt sich die Fahrdienstleiterin falsch. Wenn das Gericht aber die Ursache im aufregenden Familienleben suchte (der Ehemann blieb nächtelang weg und poussierte mit einer anderen Frau), war es auf der falschen Fährte, die unausgesprochene Nervosität lag am Streß vor den „Angstzügen“. So wurden die Transitreisezüge von und nach Berlin genannt.
Die Jahre nach dem Inkrafttreten des Verkehrsvertrages[5] brachten für jene Eisenbahner Maßregelungen, die bei diesen Zügen Unregelmäßigkeiten verursachten.

Keine Fluchtchancen

Die Transitzüge durften keinen außerplanmäßigen Aufenthalt erleiden, das haltzeigende Signal war bereits das Menetekel für diese Züge, denn an solchen Punkten hätte ein DDR-Bürger versuchen können, in den Zug in Richtung Westen einzusteigen. Die Sicherheitsorgane wußten sehr genau, daß eine organisierte Fluchthilfe mit der Eisenbahnsicherungstechnik möglich war. Zwar fuhren in jedem Transitreisezug Transportpolizisten mit, dazu kam der dem Ministerium für Staatssicherheit unterstellte Paßdienst, dazu kam die verstärkte Transportpolizei entlang der Transitstrecke, aber ein Sicherheitsrisiko blieben diese Züge und nicht vorgesehene Halte für mögliche Fluchtversuche

Schwere Zugunglücke in Deutschland nach dem zweiten Weltkrieg

(Auswahl)

16. Juli 1945: Ein amerikanischer Transportzug prallt auf einen Zug mit deutschen Kriegsgefangenen. Bei diesem schwersten Zugunglück auf deutschem Boden sterben 102 Menschen.
Mai 1960: Im Vorfeld des Hbf Leipzig stoßen zwei Reisezüge aufeinander. 54 Tote und zahlreiche Verletzte sind die Folge menschlichen Versagens.
November 1964: In Langhagen (Mecklenburg) stürzt ein Güterwagen auf einen vorbeifahrenden D-Zug. Neben vielen Schwerverletzten gibt es 44 Tote.
Juli 1964: In Langenweddigen (bei Magdeburg) stößt ein Personenzug mit Ferienkindern mit einem Straßen-Tankwagen zusammen. 15 000 Liter Benzin entzünden sich, 94 Reisende, meist Kinder, sterben.
Mai 1971: Bei Radevormwald (Nordrhein-Westfalen) kommen 46 Menschen ums Leben.
30. Oktober 1972: Bei Chemnitz stoßen im Nebel zwei Reisezüge zusammen. 25 Menschen sterben, 70 werden verletzt.
5. November 1973: In Guntershausen bei Kassel prallt ein Schnellzug auf einen haltenden Zug. 13 Menschen sterben, 90 werden verletzt.
8. Juni 1975: In Oberbayern stoßen auf der eingleisigen Strecke zwischen Warngau und Schaftlach zwei Eilzüge frontal zusammen. 41 Menschen werden getötet, über 100 verletzt.
22. Juli 1975: In Hausbruch bei Hamburg trifft ein Nahverkehrszug auf einen entgegenkommenden Containerzug. Das Unglück fordert 11 Leben; 65 Menschen werden verletzt.
27. Juni 1977: Bei Lebus (Frankfurt/Oder) verkeilen sich infolge falscher Weichenstellung ein D-Zug und ein Güterzug. 29 Menschen sterben.
11. Juni 1981: In der Nähe von Erfurt entgleisen zwei D-Zugwagen und stürzen die Böschung hinunter. 93 Menschen werden verletzt, 14 sterben.
29. Februar 1984: In Hohenturm bei Halle fährt bei Nebel ein Schnellzug auf einen haltenden Personenzug. 10 Menschen werden getötet, 46 verletzt.
11. Oktober 1985: Bei Magdeburg stoßen eine Diesellok und ein Personenzug zusammen. 11 Personen werden getötet, 40 verletzt.
2. Februar 1990: In Rüsselsheim stoßen zwei S-Bahnzüge zusammen. In beiden Zügen sitzen etwa 1000 Reisende. 17 kommen ums Leben, 141 erleiden z.T. schwere Verletzungen.
15. November 1992: Beim Aufprall eines Schnellzuges auf einen entgleisten Güterzug in Northeim werden 51 Personen verletzt und 11 getötet.

[2] Nach diesem Unfall erprobte das Reichsbahnamt Magdeburg zwischen Kirchmöser und Brandenburg Hbf daraufhin einen Behelfs-Streckenblock und wandte ihn anschließend in vielen Fällen des zeitweise eingleisigen Behelfsbetriebes an.
[3] Lokomotive (einzeln fahrend) vom Zug (kommend)
[4] Personenzug im Wendezugbetrieb
[5] Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über Fragen des Verkehrs vom 26. Mai 1972

doch.[6] Deswegen existierten auch besondere, strenge Vorschriften. So seit dem 1. Januar 1979 die DV 523.[7] Das Teilheft (Th.) 2 war dem zivilen Reise- und Güterverkehr nach und von West-Berlin gewidmet. Nach ihm wurde ein großer Apparat in Bewegung gesetzt, wenn beispielsweise eine Langsamfahrstelle für 30 km/h eingerichtet werden mußte. Ganz gewiß wurde sie dann Tag und Nacht bewacht, damit nur niemand auf den Zug aufspringt. Noch bombastischer wurde es, wenn ein außerplanmäßiger Halt des Zuges zu erwarten war.[8] Ebenso waren die Sicherheitskräfte zu verständigen, wenn der Zug bereits gehalten hatte.

Die Leiter der Reichsbahnämter mußten gestehen, daß die Eisenbahner diese Meldungen nicht ganz so ernst nahmen, denn sie verfügten: „Auf Grund der zur Zeit noch bestehenden Mängel im Informationsfluß bei der Untersuchung, Ahndung und Auswertung außerplanmäßiger Halte, gemäß DV 523 § 36 (1) und (4) auf den Dienststellen bzw. zwischen den Dienststellen und dem Rba... weise ich an:

1. Alle außerplanmäßigen Halte mit Personalverschulden sind als Ereignis IV. Grades zu untersuchen und zu werten.

2. Die Leiter der Dienststellen untersuchen täglich alle in ihrem Bereich eingetretenen, außerplanmäßigen Halte und werten diese im Rapportsystem aus.

3. Über alle eingetretenen außerplanmäßigen Halte ist durch die Leiter der Dienststellen ein Bericht (...) zu fertigen. Der Bericht sowie eingeleitete Ahndungsmaßnahmen bei außerplanmäßigen Halten mit Personalverschulden ist mir bis zum 4. Werktag nach dem Ereignis unaufgefordert zur Bestätigung vorzulegen..."[9]

Dementsprechend wurden die Eisenbahner (Dispatcher, Fahrdienstleiter, Lokomotivführer, Zugführer) ständig belehrt. Sie erfuhren jeweils, wann wer disziplinarisch zur Verantwortung gezogen wurde oder einen anderen Arbeitsplatz (weil er zum Sicherheitsrisiko wurde) erhielt. Man mag einwenden, die besondere Behandlung bestimmter Züge war bereits zu Kaisers Zeiten üblich. Hier aber ging es um Züge über 24 Stunden des Tages und über Jahre hinweg! Hinzu kam die Vorrangstellung anderer Züge, wie die der Städte-Expreßzüge, des sog. überwachten Berufsverkehrs etc., die ebenfalls pünktlich über die Strecke zu bringen waren, wenngleich ihre Durchführung nicht derart sicherheitspolitisch[10] flankiert war.

Von einer Unregelmäßigkeit bei einem Transitzug im Reichsbahnamtsbezirk Magdeburg und dem Verweis, den daraufhin der Dispatcher erhielt, hatte die Fahrdienstleiterin bei der Belehrung vom Leiter des Bahnhofs am Tag vor dem Unfall erfahren. Vor Gericht warf sie als Erklärung ein, warum sie auf die Vorausmeldung der Lzv derart kopflos reagiert habe: „Da kam doch der Transitzug!" Auf diese Anmerkung ging niemand weiter ein.

Die Absonderlichkeiten im deutsch-deutschen Eisenbahnverkehr machten die örtlichen Eisenbahner und die der Betriebsleitung nervös, einige Lokomotivführer der Transitzüge jedoch überheblich. Der Erfurter Lokomotivführer vom D 354 nahm die Signalbeobachtung immer dann nicht so genau, wenn er Transitzüge fuhr.



Mit dem Räumgerät wurden am Morgen des 27. Juli 1991 die Trümmer des Zugunglücks von Oebisfelde beseitigt. Auf etwa 100 m mußten zwei Hauptgleise und eine Weiche total erneuert werden.

Vermutlich geschlafen

Ein letztes Beispiel ist anzufügen: Am 27. Juli 1991 stießen auf dem Bahnhof Oebisfelde der D 448 Dresden–Köln und der Dg 46183 Hamburg–Hartmannsdorf zusammen (drei getötete Lokomotivführer, großer Sachschaden!).

Der D 448 hatte in Oebisfelde planmäßig Halt, einem für den Personenverkehr völlig unwichtigen Bahnhof. Aber an der einstigen „Staatsgrenze DDR/BRD" war die Sicherungstechnik so installiert worden, daß keine Durchfahrten möglich waren. Zumindest bis zum Unfall blieben die Sicherungsanlagen unverändert. Zudem wurde der Schnellzug an den Hausbahnsteig genommen, so daß er bei der Ausfahrt den anschließenden Fahrweg des Güterzuges kreuzte. Dessen Lokomotivführer war vermutlich eingeschlafen und hatte das haltzeigende Einfahrsignal nicht beachtet. Der Unfall hätte sich mit Sicherheit verhüten lassen, wäre die Strecke vollständig mit Indusi ausgerüstet worden. Aus Richtung Braunschweig war sie es, auch die Lokomotive 216 126 vom Bw Braunschweig 1 besaß die Indusi-Einrichtung. Doch von der ehemaligen „Staatsgrenze" an fehlte sie, ausgerechnet beim neuralgischen Punkt, dem Vorsignal und dem Einfahrsignal.

Begleitumstände

Es ist nicht so, wie es die DB-Hauszeitung[11] glauben machen möchte, die Indusi sei eine Erfindung der DB. Sie wurde mit Erfolg bis 1945 (!) bei der DRG installiert. Nach 1945 „flächendeckend" bei der DB, bei der DR nur zögernd, da es stets an Devisen für die Lizenz und Baukapazität fehlte.[12] Erst eine Serie schwerer Unfälle ab Ende der 70er Jahre bewog das SED-Politbüro nach einem unveröffentlichten Beschluß, die Mittel so umzuverteilen, daß etappenweise die wichtigsten Strecken und die Neubaulokomotiven mit der Indusi ausgerüstet wurden.

Der Ausspruch des einstigen DDR-Verkehrsministers und DR-Generaldirektors Erwin Kramer wirkte lange nach: „Für die NATO-Strecke keinen Pfennig!"[13]

Für die sicherungstechnische Lücke zwischen DR und DB gab es die Indusi-Investitionen nur insoweit, als sie grenzüberschreitende DR-Lokomotiven betrafen. Partei und Staat in der DDR hofften ansonsten, der Westen werde auf seine Kosten die Transitstrecken in Ordnung bringen analog der Grunderneuerung der Autobahn Berlin–Helmstedt.

Die Begleitumstände des deutsch-deutschen Eisenbahnverkehrs waren also stets besondere.

Heinz Engstlich



Am 27. Juli 1991 stieß ein D-Zug im Bereich des ehemaligen deutsch-deutschen Grenzbahnhofes Oebisfelde mit einem Güterzug zusammen. Die Karte zeigt den Stand von 1988.

[6] Offiziell wurde immer vom Schutz der DDR vor Agenten in diesen Zügen gesprochen, die bei außerplanmäßigen Halten die Chance gehabt hätten, auszusteigen...

[7] Dienstvorschrift zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland – Vertrauliche Dienstsache!

[8] § 35 des Th. 2 zur DV 523

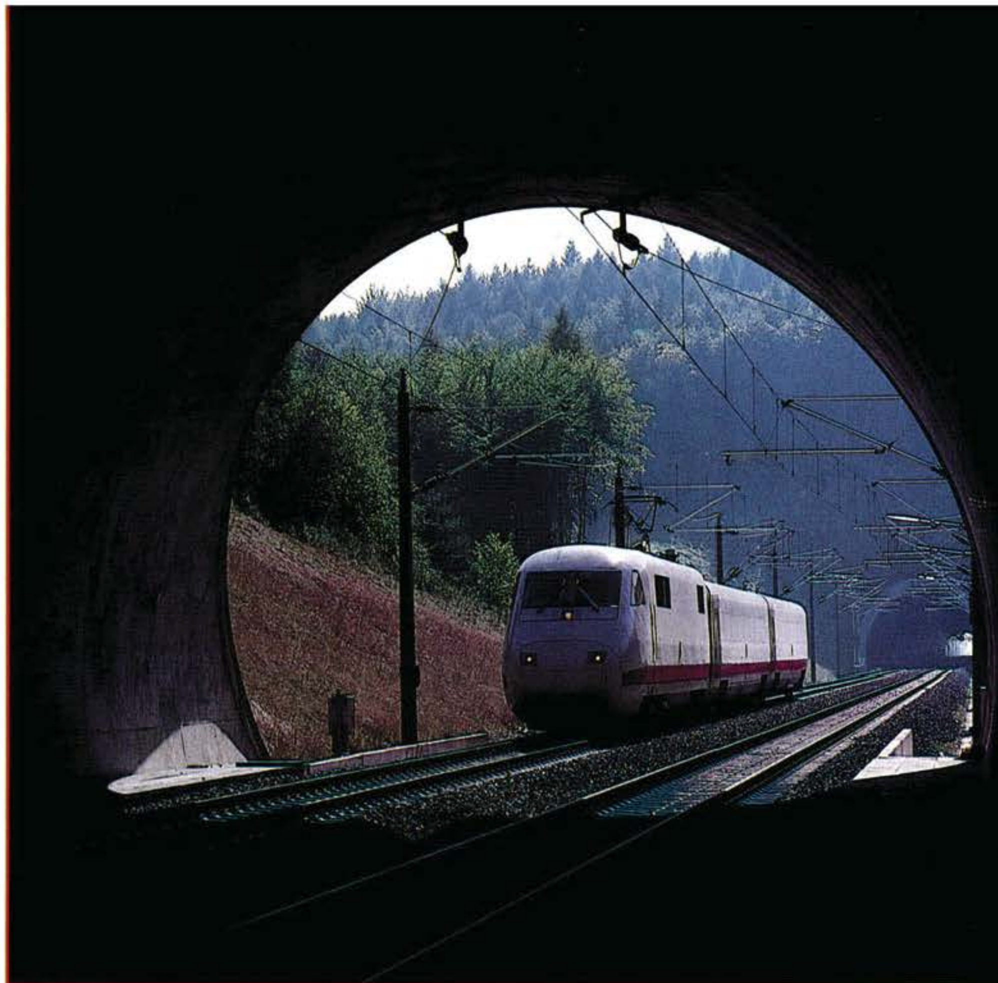
[9] laut Verfügung Bt-I-3 des Rba Erfurt vom 12. März 1985 – Interpunktion und Grammatik laut Quelle!

[10] DDR-typischer Begriff

[11] Blickpunkt Bahn 10/1991

[12] Die erste nach 1945 vollständig mit Indusi ausgerüstete Strecke war die von Berlin nach Dresden aus liegengebliebenen Teilen der Firma Siemens, allerdings waren nur die dort verkehrenden Schnellzuglokomotiven ebenfalls mit der Indusi ausgestattet.

[13] Der Ausspruch bezog sich auf die Strecke Berlin–Magdeburg–Marienborn und die Militärzüge der Alliierten.



Während in der ehemaligen DDR „Keine Chancen für schnelle Züge“ bestanden (siehe MEB 2/93, Seiten 10 bis 13), wurden in der Bundesrepublik vorhandene Strecken systematisch für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet und neue gebaut.

Versuchstriebzug 410 002 vor dem Hanfgartentunnel am 19. September 1986. Das „hintere Ende“ fehlt; es war der zuvor entgleiste Triebzug 410 001.

Neubaustrecken der DB

Durch die Teilung Deutschlands hatten sich die traditionelle Verkehrsströme von 1945 an grundsätzlich geändert. Der vor dem zweiten Weltkrieg sternförmig von allen Seiten auf Berlin zulaufende Verkehr änderte sich völlig. Hamburg, München, das Rhein-Ruhr-Gebiet, Frankfurt, der Rhein-Neckar-Raum und Nürnberg entwickelten sich in rasanter Form zu neuen Wirtschaftszentren. Dadurch entstand auf Strecken, die vor dem zweiten Weltkrieg nur mäßige Bedeutung hatten, ein riesiges Verkehrsaufkommen. Andere, zuvor wichtige Hauptstrecken wurden durch die deutsche Teilung abgewertet, mitunter zur Nebenbahn degradiert.

Als besonders stark belastet erwiesen sich die Nord-Süd-Verbindungen und hier besonders die Strecken Hannover–Frankfurt (Main), Hannover–Würzburg und Köln–Frankfurt (Main). Die Überwindung mehrerer Mittelgebirgslandschaften zwang die Planer des vorigen Jahrhunderts, weitgehend den Flußtälern zu folgen, was eine kurven- und steigungsreiche Trassierung zur Folge hatte. Man versuchte, sich mit einem neuen Tunnel bei Schlüchtern und einer Kurve bei Eichenberg zu behelfen, die aber auf Dauer keine anspruchsvollen Lösungen darstellten. Besonders hart betroffen und abgeschnitten wurde die nordhessische Großstadt Kassel, deren Kopfbahnhof und die damit unglückliche Anbindung nach Norden dafür sorgten, daß die Hauptverkehrsströme über Bebra liefen und somit an Kassel vorüberführten.

Seit der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 in München versuchte die DB konsequent, ihr Streckennetz auf höhere Geschwindigkeiten auszubauen.

Serienlok ab 1965

Fahrzeugtechnisch wurden diese hohen Geschwindigkeiten schon in den 30er Jahren gelöst, u.a. durch Kruckenbergs Schienenzeppelin und Triebwagen sowie die Lokomotiv-Baureihen 05, 61 und E 19. Aber erst 1965 stand eine moderne und leistungsfähige Serienlokomotive zur Verfügung, die den Traum von höheren Geschwindigkeiten in greifbare Nähe rücken ließ. Die erfolgreiche Einführung des InterCity-Verkehrs mit klimatisierten Komfort-Reisezugwagen sowie der Ausbau der ersten Streckenabschnitte auf 200 km/h trugen zu einer erheblichen Verkürzung der Reisezeiten bei.



Eine weitere Entgleisung ereignete sich während einer Testfahrt des ICE-Experimental in Goddelau-Erfelden am 13. März 1991.

Doch bald setzten die vielen kurvenreichen Strecken dem Ausbau Grenzen; sie waren einfach dem modernen Verkehrsbedürfnis nicht mehr gewachsen und ließen sich auch nicht so einfach umbauen. So gab es nur eine Lösung: den konsequenten Neu- und Ausbau der Hauptstrecken, auf denen 90 Prozent der gesamten DB-Transportleistungen erbracht werden.

Erste Neubaustrecke

Nach langem Zögern wurde 1973 die Planung der ersten Neubaustrecken (NBS) in Angriff genommen. Zunächst beschränkte man sich auf leicht durchzu-

führende Streckenverbesserungen. Daraus entstanden nach und nach konkretere Pläne, bis schließlich das Gesamtkonzept der Neubaustrecke Hannover–Würzburg vorlag.
Auf dieser Strecke konnte bereits im Mai 1979 das 12 km lange Teilstück zwischen Hannover und Rethen übergeben werden. Im Mai 1988 folgte der Abschnitt Fulda–Würzburg, wogegen die Gesamtstrecke erst zum Juni 1991 eröffnet wurde.


Weltrekordfahrt des ICE-Experimental mit 404 km/h am 1. September 1988, links der Fahrleitungsmeßzug.

Trassierung und Gleise

Besonderer Wert wurde auf die Trassierung der Neubaustrecken gelegt: Der Kurvenradius beträgt in der Regel 7 000 m (das wären im Maßstab 1:87/H0 ca. 80 m), die größte Steigung 12,5 ‰. Sie ist auf Geschwindigkeiten von durchgehend 250 km/h ausgelegt. Das bedingte eine konsequente Trassierung durch Berge hindurch und über Täler hinweg. Deshalb verläuft die 327 km lange Trasse (Hannover–Würzburg) durch insgesamt 62 Tunnel (118 km lang), über 267 Brücken (30 km) und in Einschnitten (83 km). Nur 17 km sind ebenerdig.
Die Regelgleisbreite einer zweigleisigen Neubaustrecke beträgt einschließlich Böschung, Masten und Randflächen 13,70 m, der Gleisabstand 4,70 m anstelle von 4,00 m bisher. Bezogen auf die größte zulässige Geschwindigkeit von mindestens 250 km/h haben die Tunnel aus ärodynamischen Gründen einen Nutzquerschnitt von 81 m². Großer Wert wurde auf den Schallschutz gelegt. In der Nähe der Trasse befindliche Häuser sind durch Schutzmauern gesichert, unvermeidbare Eingriffe in die Natur durch adäquaten Ersatz gemildert worden.
Am 14. Juli 1986 wurde die 28 km lange Teilstrecke Burgsinn–Zellingen eröffnet. Sie diente dem Versuchsbetrieb.
Im Bereich des Bahnhofs Burgsinn verläuft die Neubaustrecke parallel zur alten Hauptstrecke. Hier können auf einem nördlichen und einem südlichen Anbindungsgleis Züge problemlos von der alten zur neuen Strecke und umgekehrt geführt werden. Im September 1986 begannen die ersten Versuchsfahrten mit dem ICE (InterCity-Experimental, Baureihe 410), der Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h erreichte. Der weitere Abschnitt von Zellingen bis Würzburg war noch unbenutzbar, weil vor allem die Mainbrücke Veitshöchheim noch nicht fertiggestellt war.



Ein Meßzug zur Feststellung der Fahrleitungsschwingungen am Mühlenbergtunnel bei Gemünden im Jahre 1988. Deutlich sind in den Auslegern die Meßfühler zu erkennen.

Hochgeschwindigkeit

Dringend waren Daten über Begegnungsfahrten mit der für eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h umgerüsteten Lokomotive 103 003 (später 750 003) und einigen Meßwagen sowie dem ICE-Experimental erforderlich.
Auf diesem Gebiet lagen bis dahin keinerlei Versuchsergebnisse vor. Während die Begegnung zweier Hochgeschwindigkeitszüge (HGV) im Tunnel – 1990 kam der erste ICE-Serienzug (401 001 und 401 501) hinzu – selbst bei 250 km/h Eigengeschwindigkeit keine Schwierigkeiten bereitete, entstanden sie aber bei Begegnungen mit Güterzügen. Normale Güterwagen waren für den Begegnungsverkehr überhaupt nicht geeignet. Außerdem sorgten die langen Brücken der Nord-Süd-Strecke, auf denen meist stürmisch wehende Westwinde vorherrschen, für einen unruhigen Lauf der Güterwagen.
Aber auch im Tunnel erweist sich eine Geschwindigkeit von über 380 km/h als problematisch. Der Begegnungsverkehr kann schon ab jeweils 260 km/h nicht mehr zugelassen werden. Durch die sich aufbauenden Sog- und Druckfelder der im Tunnel befindlichen Luft wird der Wagenkasten dann so weit von der Mitte weggedrückt, daß der Stromabnehmer an der zickzack-verseilten Fahrleitung den kritischen Randbereich erreicht.
Bei derzeit stattfindenden Begegnungen mit normalen IC- und IR-Zügen im Tunnel werden diese gegenüber dem ICE heruntergebremst, und das geschieht automatisch durch die Linienzugbeeinflussung. Ein Zentralrechner ermittelt anhand der von beiden Zügen zur Verfügung gestellten Daten den Treffpunkt und reagiert entsprechend.
Ursprünglich war vorgesehen die NBS auch tagsüber gemischt für Güter- und Schnellzüge zu nutzen. Es würde hier zu weit führen, auf die vielen anderen Ergebnisse einzugehen, die selbst von den Fachleuten und Ingenieuren noch nicht in allen Fällen restlos ausgewertet werden konnten.

K. D. Holzborn


Bau der Strecke Fulda–Würzburg. Vor dem Espenloh-Tunnel wird am 21. Mai 1986 ein Mast für die Elektrifizierung der künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke aufgestellt.

Fotos: Verfasser

Fortsetzung folgt

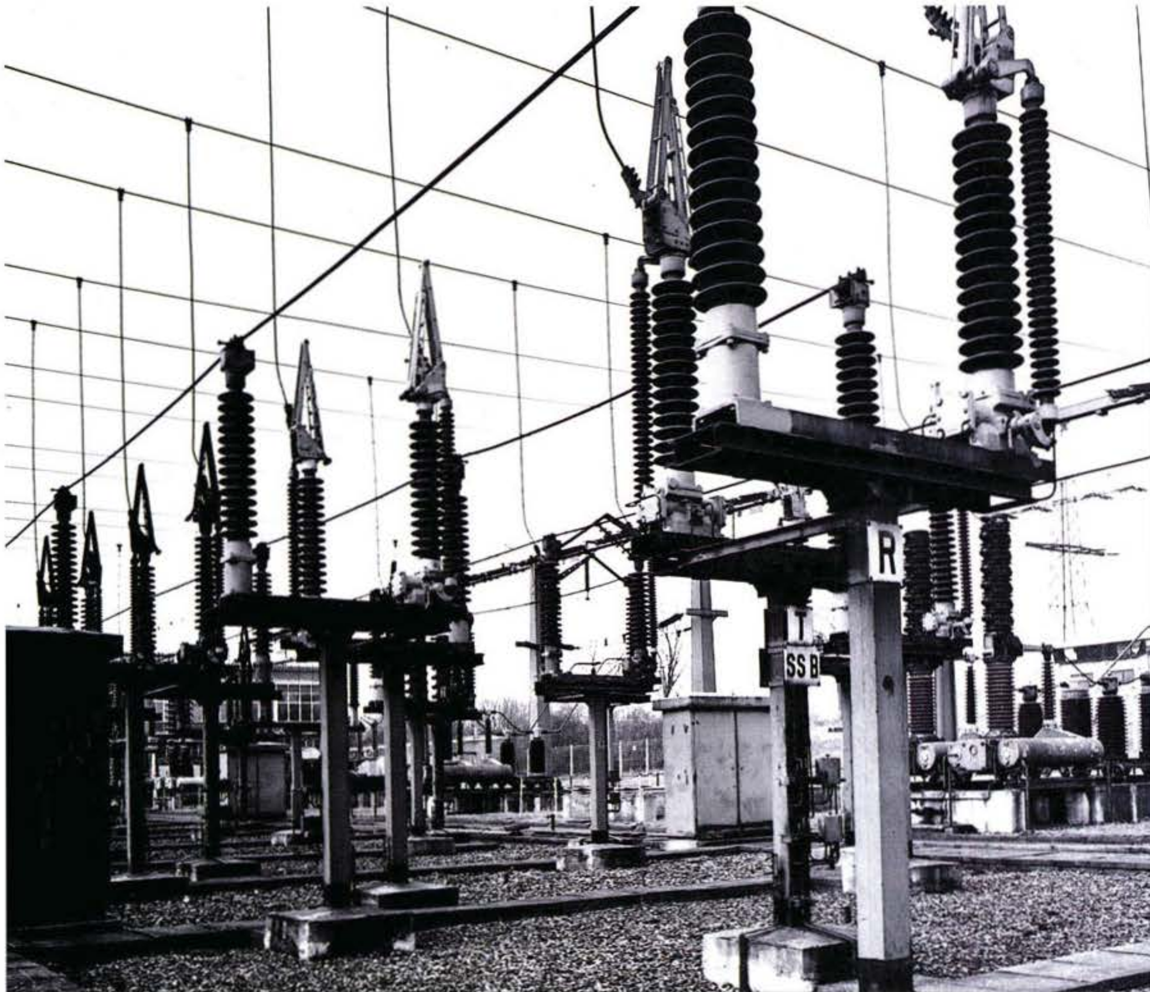


Foto: Migura

Freiluftschaltanlage des DR-Umformerwerkes Chemnitz.

Bahnstrom

Die Deutsche Reichsbahn nahm in Wolkramshausen (Strecke Halle–Kassel) am 22. September 1992 das letzte dezentrale Umformerwerk in Betrieb. Es ist die Nummer 108, ein fahrbarer Synchron-Synchron-Umformer, der im Sachsenwerk Erfurt gebaut wurde. Solche Umformerwerke sind nötig, um den aus dem Landesnetz eingespeisten Strom mit der Frequenz von 50 Hertz in Bahnstrom zu 16 2/3 Hertz, 15 Kilovolt zu verwandeln. Ulrich Zeh, Abteilungsdirektor von ABB Energiebau GmbH, meinte jedoch entgegen offiziellen Verlautbarungen: „Das wird nicht das letzte Umformerwerk bei der Deutschen Reichsbahn gewesen sein." Mit dieser Äußerung spielte er auf eine wenig öffentlich gemachte Überlegung der Deutschen Bahnen an, ob sich die Deutsche Reichsbahn weiter über Unterwerke dezentral aus dem Landesnetz mit Strom versorgen läßt oder ob sie – wie die Deutsche Bundesbahn – die eigenen Bahnstromversorgung ausbaut.
Daran scheiden sich die Geister: Die Stromversorgungsgesellschaften sind an der dezentralen Versorgung interessiert, möchten am liebsten das Netz der Bahnstromversorgung der Deutschen Bahnen aufkaufen.
Die Deutsche Bundesbahn besitzt zwar nur wenige eigene Bahnstromwerke, hat aber in vielen Kraftwerken, die die Energie aus Kohle, Wasserkraft und Kernenergie erzeugen, eigene Bahnstrommaschinen stehen. Der Strom wird mit 110 000 Volt Spannung in das bahneigene Leitungsnetz gespeist, das unabhängig von den Strecken verläuft und beispielsweise bei der Deutschen Bundesbahn zwischen Hamburg und Berchtesgaden 5700 Kilometer lang ist. Von hier gelangt er zu den Unterwerken an der Strecke, wo er für die Zugförderung auf 15 000 Volt transformiert wird. Der Deutschen Reichsbahn steht nur das Kraftwerk Muldenstein bei Bitterfeld zur Verfügung, das 1945/1946 demontiert wurde und 1955 mit einem ersten Turbinensatz wieder in Betrieb ging. Als die Deutsche Reichsbahn Anfang der sechziger Jahre ihre südlich gelegenen Strecken elektrifizierte, mußten in Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und in Dresden zentrale Unterwerke in Betrieb genommen werden, die Drehstrom vom Landesnetz beziehen und ihn als Bahnstrom in das Bahn-Fernleitungsnetz einspeisen. Die zweite Elektrifizierungswelle von 1981 an brachte eine neue Variante der Energieversorgung: dezentrale Umformerwerke, alle 60 Kilometer errichtet, verbinden das Landesnetz unmittelbar mit der Fahrleitung der Bahn. Dadurch wurden das Bahnstromnetz mit der 110-kV-Ebene und das in der DDR rare Kupfer gespart.
Auch die Deutsche Bundesbahn bezieht Strom von den Elektrizitätsgesellschaften, wenn sie die Lastspitzen abfangen muß. Lastspitzen entstehen, wenn in Schaltabschnitten gleichzeitig viele bzw. schwere Züge anfahren. Mit Hilfe eines in Frankfurt (Main) stationierten Zentralcomputers werden im One-Line- und Echtzeitbetrieb sämtliche Last-Daten gespeichert. Hinzu kommen die Strompreise sowie die technischen und kaufmännischen Konditionen. So ist es möglich, jederzeit den billigsten Strom zu ermitteln und einzukaufen. Das ist derart effektiv, daß die Bundesbahn sogar Leitungsverluste hinnehmen kann, wenn sie beispielsweise gerade Strom in Garmisch-Partenkirchen benötigt, der just in Hamburg am billigsten zu haben ist. Die Stromrechnung

Warum 16 2/3 Hertz?

Der ideale Fahrmotor für den Bahnbetrieb ist der Reihenschlußmotor: Sinkt bei zunehmender Last die Drehzahl, so steigt die Stromaufnahme und damit das Drehmoment.
Die Drehzahl von Reihenschlußmotoren ist spannungsabhängig. Beträgt die Anfahrspannung für Fahrmotore etwa 100 Volt (sehr grob), so werden für die Höchstgeschwindigkeit (ebenfalls sehr grob) 1000 Volt benötigt. Bei Gleichspannungsbahnen stehen in den Fahrleitungen – je nach System – zwischen 500 und 3000 Volt zur Verfügung. Diese Spannungen müssen durch Schaltkombinationen und durch Vorwiderstände auf die Anfahrspannung heruntergeregelt werden – ein wegen der enormen Stromwärmeverluste sehr unwirtschaftliches Verfahren.
Bei Wechselspannungsbahnen läßt sich jede beliebige Fahrleitungsspannung über Transformatoren verlustlos auf jede beliebige Anfahrspannung herunterregeln.
Betreibt man einen Reihenschlußmotor mit 50-Hz-Wechselspannung, entsteht (physikalisch bedingt) am Kommutator des Motors ein nicht beherrschbares Bürstenfeuer. Reduziert man die Frequenz, z.B. auf ein Drittel, auf 16 2/3 Hz, so bleibt die Spannung transformierbar, aber das Bürstenfeuer läßt sich voll beherrschen.
Seitdem unsere Altvorderen das erkannt hatten, fahren elektrische Lokomotiven im Vollbahnbetrieb in Deutschland (und einigen anderen europäischen Ländern) bis heute mit dem 16-2/3-Hz-System.
Moderne Lokomotiven haben Mischstrom- bzw. Drehstromfahrmotoren, die über Leistungselektroniken mit allen erdenkbaren Strom- und Spannungsarten und jeglicher Frequenz gespeist und verlustlos geregelt werden können.

für den elektrischen Betrieb der Deutschen Bundesbahn ist keine offene Angelegenheit. Beträgt sie aber eine Milliarde Mark im Jahr und werden in der beschriebenen Weise ein Prozent der Kosten gespart, sind es immer noch zehn Millionen Mark Gewinn.
Solche Rechenkünste wären zu DDR-Zeiten zwar bitter nötig gewesen, waren aber nicht üblich. Unter den Bedingungen der Marktwirtschaft sind sie unumgänglich. Deshalb wendet sich die Deutsche Reichsbahn unter dem Einfluß der Bundesbahn beim weiteren Ausbau ihrer Strecken von der dezentralen Stromversorgung ab. Die VEBA Kraftwerke Ruhr AG in Gelsenkirchen erhielten den Zuschlag für ein erdgasbetriebenes Bahnstromwerk, das in Kirchmöser bei Brandenburg errichtet wird. Baubeginn ist 1993. Ende 1994 soll der erste Strom fließen, vor allem für die Ausbaustrecke Hannover–Magdeburg–Berlin und von 1997 an für die Neubaustrecke Hannover–Stendal–Berlin. Im bis 1995 fertiggestellten Gemeinschaftswerk Buna bei Merseburg wird eine Bahnstrommaschine aufgestellt. Danach soll das total veraltete Bahnkraftwerk Muldenstein vom Netz gehen.



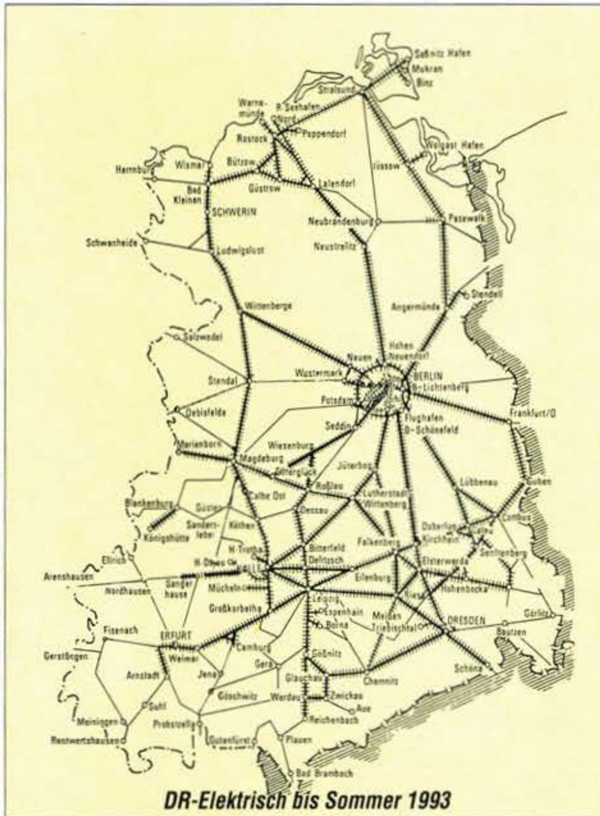
Foto: Sprang

Von 1935 bis 1960 wurde die Höllentalbahn im Schwarzwald (60 ‰ Neigung) zu Versuchszwecken mit 50 Hz und 20 kV betrieben. Danach ist sie auf das 16 2/3-Hz-System umgebaut worden.
Die Deutsche Reichsbahn richtete 1965 auf der Rübelandbahn im Harz (61 ‰ Neigung) einen 50-Hz-Betrieb ein. Unser Bild zeigt die 251 013 (aus der Serie von insgesamt 15 Lokomotiven) im Anstrich von 1980 (seit 1985 weinrot).

Neue bahneigene Hochspannungsleitungen entstehen von Weimar nach Bebra, die 1946 abgebaute von Steinbach (Oberfranken) nach Saalfeld soll wieder gezogen werden. Von Schkopau über den Fläming nach Kirchmöser–Hannover ist eine weitere Fernleitung geplant. Ob sich unter heutigen Bedingungen, zum Beispiel bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit, die neuen Hochspannungstrassen durchsetzen lassen, wird von einigen Fachleuten bezweifelt. Die Kraftwerksgesellschaften haben ihre Erfahrungen und sehen deshalb begierig auf das bestehende Bahnstromnetz. Anläßlich der bevorstehenden Elektrifizierung in Schleswig-Holstein hat nun jemand Heinz Dürr, dem Vorsitzenden von DB und DR, zugeflüstert, man käme noch billiger, die eigene Bahnstromversorgung aufzugeben und auf 50-Hertz-Landesstrom – auch für die Lokomotiven – umzustellen. So beauftragte der Vorstand der Deutschen Bahnen die Universität Dortmund mit einer entsprechenden Studie. Eine solche Umstellung würde nicht allein bedeuten, sämtliche elektrische Lokomotiven zu modifizieren, sondern lieferte die Bahn auch dem Preisdiktat der Kraftwerksbetreiber aus. Daher plädiert der Schweizer Professor Edmund Handschik, mit der erwähnten Studie beauftragt, die Bahnstromversorgung der Deutschen Reichsbahn in das System der zentralen Bahnstromversorgung der Deutschen Bundesbahn einzubeziehen. Das kostet zwar Millionen Mark an Investitionen, vermeidet dafür aber die milliardenschwere Vermögensvernichtung der Deutschen Bahnen.

Carsten Naß





DR-Elektrisch bis Sommer 1993

Foto: Migura

Bild links: Ein Fahrleitungsmontagewagen der Deutschen Reichsbahn. Diese Spezialwagen entstanden im Rahmen der verstärkten Elektrifizierungsarbeiten bei der Deutschen Reichsbahn im Raw Stendal aus geschlossenen Güterwagen, die während des zweiten Weltkrieges in Görlitz konstruiert, aber erst ab 1954 gebaut wurden.

Mehr Oberleitung von West nach Ost

Die Deutsche Reichsbahn hatte Ende 1990 insgesamt 3 686 km ihres Streckennetzes elektrifiziert (vgl. MEB 7/91, Seiten 26/27). Trotz des großen Aufholprogramms in den 80er Jahren mit Zuwachsraten um die 300 km pro Jahr waren das erst 30 Prozent des Gesamtnetzes. Auch ein Jahr nach dem Mauerfall wurden wegen des Planungs- und Bauvorlaufs noch überwiegend Nord-Süd-Strecken auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1991 und 1992 kamen überwiegend Ost-West-Verbindungen unter den Draht.

Heute ergibt sich die Streckenelektrifizierung vorrangig aus den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit". Von den neun Vorhaben mit insgesamt 1980 km befinden sich im Netz der Deutschen Reichsbahn etwa 1 600 km. Davon wiederum sind 1 200 km zu elektrifizieren, 400 bereits elektrifizierte km den erhöhten Anforderungen anzupassen. Insgesamt müssen dafür 3 500 km Kettenwerk, 900 km Bahnstromfernleitung sowie 18 Unterwerke entstehen. Nach derzeitigen Erkenntnissen sind allein dafür 2,5 Milliarden Mark erforderlich.

Herausragender Meilenstein ist die im Mai 1993 fertige durchgehende elektrische Verbindung zwischen den alten Bundesländern und der Bundeshauptstadt Berlin. Der ICE wird von diesem Zeitpunkt an im Takt von Hannover über Magdeburg – Güterglück – Wiesenburg – Seddin nach Berlin Zoologischer Garten fahren.

Bereits am 31. Mai 1992 ging der 65 km lange Abschnitt Seddin – Wiesenburg in Betrieb. Vom Mai 1993 an kann dann auch die Oberleitung zwischen Wiesenburg und Güterglück genutzt werden.

Kompliziert sind die Elektrifizierungsarbeiten in Berlin. Die dichte Streckenbelegung und mangelnde Baufreiheit an vielen Abschnitten zwingen zu konzentrierten Arbeiten, häufig in den Nachtstunden, und aufwendigen Bauphasen. Ende November 1992 setzte ein Hubschrauber den ersten Fahrleitungsmast im Bahnhof Berlin-Wannsee. Zwischen Rehbrücke/Drewitz (Stadtkreis Potsdam) und Berlin Zoologischer Garten wird die Strecke neben der Elektrifizierung umfassend erneuert und zweigleisig ausgebaut.

Etappenweise wird auch die Verbindung von Mitteldeutschland in das Rhein-Ruhr-Gebiet ausgebaut und elektrifiziert. Zwischen Halle (Saale) und Eichenberg (–Kassel) sollen ab Mai 1994 durchgängig Elektrolokomotiven verkehren. Bisher reicht die Oberleitung bis Sangerhausen und in Richtung Erfurt bis Oberröblingen.

Ein wenn auch kleiner, so doch sehr wichtiger elektrisch betriebener Lückenschluß wurde am 28. September 1991 zwischen Sonneberg und Neustadt vollzogen. Seit dem 31. Mai 1992 kann auch der 97 km lange Streckenabschnitt Nauen – Wittenberge elektrisch befahren werden.

Vom Januar 1991 bis zum Dezember 1992 wurden insgesamt 430 km DR-Strecken mit Oberleitungen ausgerüstet. Damit erhöhte sich der Gesamtumfang der elektrifizierten Strecken auf 4 116 km.

Bis 1995 werden die Strecken Neustrelitz – Stralsund, Erfurt – Oberröblingen und Güterglück – Blankenheim unter Spannung sein. Untersucht wird derzeit, ob die Auslastung der Abschnitte Leipzig – Gera, Cottbus – Görlitz, Weimar – Gößnitz und Leipzig – Chemnitz eine Elektrifizierung rechtfertigt.

Bis zum Jahre 2000 soll mit rund 6 500 km der überwiegende Teil des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn mit Oberleitungen ausgerüstet sein. Dann wäre hier etwa das gleiche Elektrifizierungsniveau erreicht wie bei anderen wichtigen europäischen Bahnverwaltungen.

Fred Hafner

Elektrifizierungsetappen seit Januar 1991

(Fortsetzung der Übersicht von MEB 7/91, Seite 27)

Strecke	Inbetriebnahme	km	Gesamt-km
Halle (Saale) – Lutherstadt Eisleben	25. 5. 1991	30	3 716
Riesa – Döbeln	2. 6. 1991	33	3 749
Rostock – Stralsund	2. 6. 1991	74	3 823
Sonneberg – Übergang DR/DB in Richtung Neustadt	28. 9. 1991	4	3 827
Döbeln – Chemnitz	8. 12. 1991	42	3 869
Elektrifizierung gesamt	1991	183	
Seddin – Wiesenburg	30. 5. 1992	65	3 934
Wiesenburg – Roßlau	30. 5. 1992	21	3 955
Ruhland – Priestewitz	31. 5. 1992	38	3 993
Nauen – Wittenberge	31. 5. 1992	97	4 090
Lutherstadt Eisleben – Sangerhausen – Oberröblingen	10. 12. 1992	26	4 116
Elektrifizierung gesamt	1992	247	

WELTREKORD

300-Meter-Schienen



Foto: D-Krantechnik

14 Bockkrane sind synchron geschaltet, so ist der Weltrekord möglich: Die Fertigung von Schienenstücken mit 300 Metern Länge.

Bei Neubaustrecken und beim Ersatz bestehender Schienenwege sind Fertigung, Handhabung und Transport der Fahrschienen anspruchsvollen Bedingungen unterworfen. Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, haben sich die Firmen Stahlberg Roensch mit dem Werk Duisburg-Wedau und D-Krantechnik GmbH in Ratingen eine intelligente Lösung einfallen lassen.

Eisenbahnfahrschienen werden in 30 oder 60 Meter Länge aus dem Profilwalzwerk geliefert. Durch Abbrennstumpfschweißen werden sie in speziellen Werken auf Längen bis zu 180 Meter zusammengefügt, danach auf Spezialfahrzeugen zum Einsatzort geschafft, dort mit bordeigenen Mitteln von den Wagen abgezogen und durch Thermitschweißen zum endlosen Strang verbunden. Das Thermitschweißen vor Ort ist zwar eine seit Jahrzehnten bewährte Methode, sicherer und technisch perfekter ist jedoch das Abbrennstumpfschweißen auf dem kontrollierten Werkgelände. Dabei wird kein Fremdmaterial eingesetzt. Im Fehlerfall ist die Schweißung wiederholbar, immer preiswerter und in jedem Detail protokolliert. Sie entspricht den strengen Güteprüfvorschriften.

Unter den Experten gab es daher seit langem die Überlegung, die Schienenstücke deutlich zu verlängern. Durch die Übernahme mehrerer Eigenbau-Bockkrane eines nicht mehr bestehenden Wettbewerbers wurde Stahlberg Roensch in die Lage versetzt, diese Pläne zu realisieren, weil nun auf dem Betriebsgelände „Am Entenfang" in Duisburg innerhalb der Verladeanlage 14 Krane zur Verfügung stehen. Der Aufbau durch die Firma D-Krantechnik erfolgte für die acht übernommenen Krane im 15-Meter-Raster, für die bisherigen Krane im 30-Meter-Abstand. Die Unterschiede hängen mit der Tragkraft zusammen.

Hub- und Fahrgeschwindigkeiten der Krane wurden aufeinander abgestimmt. Eine Funksteuerung kann jeden Kran einzeln oder mehrere in wählbaren Gruppen oder alle zugleich regeln. Im Normalfall ist eine Bedienung durch zwei bis vier Kranführer möglich, im Notfall auch Ein-Mann-Betrieb.

Zusätzlich zum Muttergerät gibt es Tochtergeräte, die alle Funktionen (nach Freigabe durch das Muttergerät) übernehmen können. So werden auf dem weiträumigen Gelände den Kranführern viele unproduktive Wege erspart.

Beim Zusammenschweißen der extrem langen Schienen gab es keine Schwierigkeiten, weil sich die Technik durch die Anzahl der Schweißstellen nicht ändert – es ist fast ausschließlich ein Hebe- und Transportproblem. Aber auch die Handhabung der 300–Meter–Schienen auf dem Werkgelände bewirkt nach den ersten Erfahrungen keinerlei Komplikationen, auch nicht im Sicherheitsbereich, wenngleich Schienenstücke von 300 Metern Länge nur noch über eine geringe Stabilität verfügen. „Die bewegen sich wie ein Bandwurm", beschreibt Betriebsingenieur Axel Bading die Schwierigkeit, betont aber zugleich, daß durch kurze Abstände zwischen den Anschlagstellen eine absolut ausreichende Gewähr für das sichere Heben und das sichere Verladen erreicht wird.

Pressebüro HPR

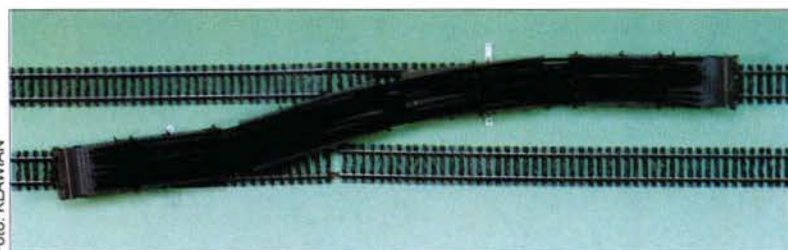


Foto: KLAWIAN

Um zu zeigen, wie sich verladene Langschienen durch eine Weichenverbindung winden, konnten wir leider kein Originalfoto auftreiben. Der RhB–Schienenzug von BEMO, unlängst auf dem Markt erschienen, leistet da gute Schützenhilfe. Nach dem 300–Meter–Vorbild müßten die Modellschienen allerdings 3448 mm lang sein.

Modell
Eisen
Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE MÄRZ 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 4/93 IST AM 9. MÄRZ 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

UHLMANN-MODELLTECHNIK
O-8051 Dresden · Trebewbg 11 · Tel./Fax 03 51/37 64 71 · Mo.–Fr. 10–18 und Sa. 9–13 Uhr
Fachhandel und Servicebetrieb, Versand, internationale Bahnen und Zubehör
Firma AUHAGEN komplett im Angebot

Biete

Verkaufe unbenutzte Loks von Liliput, wie BR 91, DRG und ÖBB BR 950020, Set mit Literatur, Trix Triebwagen und DRG 3achsige Personenwaggons und Zubehör, Preis VS. R. Langner, Tel. 030/3321227

H0 + H0m, Spur 1 + Spur N-Loks und Wagen (H0m auch Gleis) div. Hersteller, Liste gegen Freiumschlag (DM 1,-. Weber, Prager Str. 29, 6700 Ludwigshafen

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Verk. LGB Zillertallok (2071D), f. DM 265,-, Wismarbus f. DM 360,-, in H0: VT 135 m. Beiw., sächs. VT, gg. Gebot. W. Höhne, Edelweißstr. 4, O-1255 Woltersdorf, 03362/75779, nach17.30 h

Fertige für TT-Bahn preiswerte Lichtsignale, Liste gegen Freiumschlag an T. Michalsky, Altnossener Str. 25, O-8101 Pennrich

Bücher „Die deutsche Bundesbahn", „Die schweizer Bahnen", „Die öst. Bundesb.", neuw., zusammen DM 95,-. Smandzik, Eichendorffstr. 5B, O-9076 Chemnitz

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn sowie Zeuke-BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gegen DM 2,-, Rückporto von: Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 1000 Berlin 31, 030/877568

Verk. BTTB, 16 Loks, 70 Wagen, Weichen, Gleise, Lit. u.a. Liste geg. Freiumschlag. R. Ost, Breitscheidstr. 23, O-1636 Blankenfelde

H0: BR 41 DB Eigenbau in GS, suche in H0 andere Dampfloks in GS. Tel. 02302/276021, M. Haake

Nachlaß: 500 Dias gerahmt (Dampflok, Strecke, auch Schmalspur), Eisenbahnbücher aller Art, Liste geg. Freiumschl., Stark, Am Bahnhof 9, O-9540 Zwickau

Bing-Tischbahn, elektr. Schienen u. Weichen, gegen Gebot oder Tausch gegen Roll. Mat. Bing 0 oder Tischbahn. Tel. 02368/60426

Spur S, Karl Bub, Lok B mit Tender und 2 Personenw., Trafo, Schienen und Weichen, guter Zustand, gegen Gebot. Tel. 02368/60426

Biete H0-Lilip. 18/3, 95, 91DB m. Langenschw. Zug, Piko 89/2, Mä. 2344, Liste gg. Freiumschl., Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbahnmuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modelle H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-8391 Ruderting/Fischhaus
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Verk. Zeitschr. Modelleisenbahner 1956-92, Preis VS, Spur SBR24, H0 u. TT-Material, Lokarchive (orange), Liste für DM 1,- in Briefm. an Horst Wiegand, Str. d. Fortschritt 4, O-4700 Sangerhausen

H0 Figuren von Preiser
selbst bemalt, gute Qualität und saubere Arbeit, ab Epoche 2/3 alle Serien vorhanden, Preis DM -,90/St. bis ca. DM 1,70,-. Zuschr. an H. Sowinski, Reclamstraße 10, O-7050 Leipzig

Hobbyaufgabe! Alles für N-Bahn, Liste mit Superpreisen anfordern! J. Bauer, Holzäckerstr. 1, W-8371 Kollnburg, Tel. 09942/1728

Spur N Lima Rheingold, 5tlg., inkl. Speise- u. Aussichtswagen, DM 75,-, KOEF Ideal F TT, DM 25,-. H.-D. Kaschner, Peter-Bauer-Str. 14, 5000 Köln 30

DB Kursbücher S83-W90/91, kompl. DM 50,- + Porto, einzeln Stück DM 4,- + Porto. Anfrage: Tel. 06204/8677

DIORAMENBAU
Dioramenbau nach Ihren Maßen und Vorstellungen. Wir bauen Ihr persönliches Diorama. Ferner bauen wir Ihre Häuser und altern sie. Wir altern Ihr Rollendes Material (wie Loks, Wagen usw.).
Fordern Sie Unterlagen gegen einen frankierten Umschlag an.
Händleranfragen erwünscht.
B. Brügmann Modellbau
Juchaczstraße 2 - 5410 Höhr-Grenzhausen

Biete: „Modelleisenbahner" von 7/82 bis 12/91, gesamt DM 50,-. SGH O-03464/5170

Biete MEB 76-93, Sonderheft, Eisenbahnbücher, Postkarten, nur zus. Tel. 0335/(5)44810

Verkaufe Kursbücher DR, CSD und einige Buchfahrpläne DR, Liste gegen Freiumschlag. F. Wiese, Mittelstr. 28 a, W-2400 Lübeck 1

Hefte-Zeichnungen-Fotos-Daten
DRG/DR/DB, Schmalspur/Normalspur, 93er Infos anfordern! Graphikbüro Taege, Dimitroffallee 172, O-1800 Brandenburg

Liliput SVT Vindobona 12610, neuwertig, im OK 250,- FP + Nachn., Pedersen, Mönchstr. 5, 4900 Herford

TT-Zeuke/BT TB u. anderes zum Thema Bahn zu verkaufen, Liste gegen Freiumschlag. Pilz, Nr. 37, O-5301 Kleinobringen

Verk. H0-Fahrzeuge v. Piko, pro Dampflok 50,-, pro Wagen 5,-, su. N-Fahrzeuge BR 55, 65. Tel. 036949/1429

Verk. günst. TT-Material (Lok's, Wagen, Zub.) wegen Sammlungsauflösung. Tel. O-036338/62209

Schicht/Prefo-Wg. zu vern. Preis, CSD 1. Kl., PKP 1. Kl., St. Expr. 2. Kl. u. EMB/Gütz. ÖBB BR 86, G. Kästel, Wiesenstr. 5, W-6955 Aglasterhausen

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 8300 Landshut, Altstadt 90, ME

Biete H0 Roco-Piko-Fleischmann, Liste gegen Freiumschlag. H. Kohn, Sternstr. 8, O-4020 Halle

Verkaufe Modelleisenbahner von 1956 bis 1991, Preis nach Vereinbarung für Selbstabholer, nur schriftlich an Olaf Heinemann, Fohlenweg 4/65, O-4090 Halle

H0-Lok-und Wagenmodelle (Eigenbau/Umbau), Liste gg. Freiumschlag. P. Kuntze, Josefsweg 9, W-4830 Gütersloh

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG
Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	BR 86	nur	69,–
	M 61	nur	69,–
	BR 92	nur	45,–
	V 36 (grün)	nur	45,–
	DKW el		12,–
	Bogenweichenpaar el.		17,–
	2 Traktoren		29,95
	Schienenbus Beiwagen		17,–
H0	NEU: BR 110/100	nur	49,95
	BR 130	nur	69,–
	Russ. B0"+2 Wg.		**109,95**
	100 gerade Schienen		49,95
	FZ 2 Trafo Farblicht		49,–
	Saxonia		**169,–**

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14 h

Sammler-Vitrinen,
handwerklich qualitativ hergestellt. Liste anfordern bei : E. Gerten, Th.-Heuss-Str. 59, 5354 Weilerswist 1, Tel. 02254/1621, Fax 02254/1621 H

Digitalsystem, Spezialbooster (4 Sova) für alle dig. Systeme, 7 Ausgänge, 1 konventioneller Ausg. Tel. 02381/28346 o. 02381/20198

Märklin-H0-Raritäten:
(83605/3071/3169 usw.) sowie Digitallok (3709/3739/3672/3156 mit 6090), bitte Liste anfordern. Tel. 0811/1293

Bauen Sie Ihren Traum!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Kleinwerkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahn-Träume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG.

Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen 5,– DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund, Kto.-Nr. 426 43-465.
(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).

fohrmann-WERKZEUGE
für Feinmechanik und Modellbau

Sydowstraße 7c-d
D-4335 Walltrop
Tel.: 0 23 09/29 62

FOHRMANN
WERKZEUGE



Breites Sortiment aller führenden Modellbahnhersteller. Zubehör, Videos und Fachbücher. Modellautos, Beschriftungen von Gaßner, autorisierter Händler für historisches Eisenbahn-Archiv, Kleinteile von Weinert und Günther. Plastikbausätze von Revell, Italeri, Airfix, Tamiya, Heller u. a.
Wolfgang Täschner
Rosenstr. 3 · 1170 Berlin · ☎ Ost 6565358

Das Modellbahnfachgeschäft im Südosten Berlins

MODELLBAHN **RITZER**



Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 34 65 07

Beschriftungssatz (Fotogr.) für SKL-Bausatz, je Satz bitte 60 Pf. in Briefm., sowie Rückumschlag bei fügen. M. Bauer, Beckerstr. 14, O-8090 Dresden

Für Liebhaber: Zeuke TT vor 1978 BR 23, 81, 86, 92, V200,E94, versch. Güterwagen; Trix Expreß 2 BR01 Spur 00 hergestellt vor 1940, beschädigt; Piko H0 BR 01⁵ zu verkaufen. Lothar Koch, Friedrichswerk 34, O-6056 Schleusingen

Verkaufe Vollmer N-Oberleitung, 100 Maste Kzwlg., 24 Turmmaste, 120 Fahrdrahtstücke alle Längen, kompl. DM 250,-, NP 750,-. H. Seeligmann, Tel. 030/3331345

Klaus Graeber
Arrenbergerstr. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (02 02) 30 30 25 - 27
Telefax (02 02) 31 14 27
Von der IHK Wuppertal / Solingen / Remscheid öffentl. best. u. vereid. Sachverständiger für gebrauchtes Spielzeug (Blechspielzeug aller Art, Automodelle, Dampfmaschinen, Eisenbahnen, Militaria)

Verk. günst. Flm.-Lok 4098=98811, wenig gelaufen. Reinh. Peter, Siedlerweg 1, 7919 Buch

H0-Sammlung, 20 Loks, 100 Wagen, Gleis u. Weichen (Piko u. Pilz), Gebäude, Signale u.v.a., Liste gg. Freiumschlag. A. Rattay, An der Promenade 3, O-1920 Pritzwalk

Originaldias DR, CSD, PKP, Werkb.zu verk., Auswahlsend. anfordern bei M. Raschke, Königsbr. Landstr. 129, O-8080 Dresden

Biete Bilder von Eisenbahnen, Straßenbahnen, Bussen u. Schiffen aus Europa u. Canada ab 50er Jahre. F. Roth, Bahnhofstr. 20A, W-6457 Maintal 1

10 digitale Weichendecod., neu, Märklinkompatibel. Jedoch 960 Weichen ansteuerbar mit kurzschlußfestem Ausg. 500,-, Stk. 55,-. Tel. 02381/28346 o. Tel. 02381/20198

Wegen Auflösung günstig: Kursbücher, DS, DV, Bücher, Literatur, EM, EK, MIBA, Kalender, Poster, Uniformteile, Zuglaufschilder u.v.a.m. Liste gegen 1,50DM von W. Ewich, Gerbersdorfer Str. 105, W-8500 Nürnberg 60

Wie beseitigen Ihre Platzprobleme. Mit unseren Schränken haben Sie die Möglichkeit Ihre Modellbahnanlage in den Wohnbereich zu bringen. Bei einem Platzbedarf von nur 0,6 qm können Sie Ihre Anlage in Größe u. Form frei gestalten. Für alle Baugrößen. Prospekt gegen 5,- DM bei R. Düpmeier, Esch 1, 4413 Beelen H

Loks, Wagen, Zubh., H0 Gleichstrom zu verk., Liste geg. Freiumschl., Henschel, Fregestr. 39d, 1000 Berlin 41

PC-User: VGA-Eisenbahnfotos! Mind. 25 gescannte Farbfotos, Diskettenformat angeben, 20,- DM, inclusive Betrachter und Umwandlungsprogramm. Friedrich, Clausewitzstr. 15, 9071 Chemnitz

TT 11 Loks (3 E, 7 Diesel), 5 Contain., 7 Kühl., 15 Kessel., 18 Personen., 34 Güterwagen, Leichttreibwagenzug, 2tlg. Doppelstockzug, Großteil orginalverp. u. unbenutzt, VB 2000,-. Schriftl. Angeb. an P. Exner, Nr. 125, O-2604 Kronskamp

Biete div. Orginal-Emaille-Bahnschilder, Liste geg. frank. Antwortbrief. H. Lotzwig, Holsteiner Str. 55, O-7980 Finsterwalde

Fahrdienstvorschrift von 1939 mit Berichtigung von 1941. M. Matala, Goethestr. 31, O-4440 Wolfen 2

Div. Feldbahndiesellokomotiven zu verk., betriebsfähig, 600 m Spur, betriebsfähig. Gleis S18 1500 m selbstabbau. Tel. 0451/309863

Spur-N, KT-ET430, 140,-; AR-ET88, 3teil., 150,-; Trix S-Bahn E111, 4teil., 150,-; Trix 12976, 90,-. Telefon 069/682029, H. Goldhammer

SCHOLZ



MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 • W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44 / 2 16 47

RESTMODELLE, nur solange Vorrat reicht:

Rivarossi 0339 „Henschel-Wegmann-Zug"	DM 629,–
TRIX 21230 „König-Ludwig-Zug"	DM 1683,–
LILIPUT 320610 E 10, DB, blau, Epoche III	DM 239,–
FLEISCHMANN 4811 preuß. T 3, grün	DM 204,50
ROCO 43248 BR 23 Museum	DM 259,–

TT-E11, E42, E94, BR 106, Bausatzf. 150,- DM, GW mit DR-Beschriftungen, ab 15,-, Gms- + Gußwagen. Klose, Dorfstr. 5, O-7251 Grubnitz

TT-BR 106-Bausatz, f. 150,-, G-Wagen mit DR-Beschriftung, ab 15,-; E11, E42, E94, Gms-Wagen. Klose, Dorfstr. 5, O-7251 Grubnitz

Eisenb.-Magazin, Jahrg. 1982-90, DM 100,-; Modelleisenbahner, Jahrg. 1955-63, DM 100,- + Porto. Tel. 05143/1502

Märklin H0 + Z, Liliput, BR18WS, BR42WS, BR05GL, BR05TARN.WS + dto., Schürzenwg.-Set, Rivarossi BR39GL, Trix H0 VT08 f. Märklin, Fleischmann H0. Tel. 02191/35783, ab 20 h. Zeitschriften: EM, EJ, EK, Miba, MM

Komplette Wagengarnituren verschiedener Fabrikate zu verkaufen. Info: Tel. 06104/63663

Dreirollen Rundbiegemaschine für Bleche bis zu 320 mm Breite und für Rundmaterial

Profiform - Rondo

Stabil gebaute, hochwertige Ganzmetall-Maschine mit integrierter Drahtrollvorrichtung und mit hochfrequenzgehärteten, reibungsarm gelagerten Stahlrollen.



Profiform AG
Grimselweg 5
CH-6005 Luzern

Telefon:
041/444 622

PROFIFORM

Verkaufe Piko H0 BR81, 50, 23 und NOHAB Diesellok D5B, gegen Gebot, Angebote bitte schriftlich, außerdem Fleischmann Profigleis H0-100 Schienen u. Weichen für DM 50,-. Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, 6980 Wertheim

Märklin H0, je 2x 4018 mit 3016, 3357, funktionstüchtig u. gut erhalten. Tel. 09381/2811



Der große Modellbahn- und Spielwaren-Versand mit den kundenfreundlichen SPAR-PREISEN

Modellbahnen + Zubehör
Spielwaren-Katalog

Fleischmann

(4086) BR 86 DB 224.90 /Nov	(4154) BR 55 DRG 249.99 /Nov
(4228) BR 211 DB 144.90 /Jul	

Limitierte Auflagen
(Liefertermin Okt. 93)

(4820) preuß. Tenderlok T18 DM 245.90
(4890) preuß. Personenzug DM 398.00
(Set aus 4820/5890/5891/5892/5893)
(5890) Abteilw. KPEV 3. Kl. 53.42 (5891) Abt.wg. KPEV 1.2.3.K 54.80
(5892) Abteilw. KPEV 3. Kl. 47.14 (5893) Gepäckw. KPEV 41.66
(1820) preuß. Tenderlok T1N 8 (Wechselstrom) Liefertermin Nov. 93 DM 299.90
(1890) Preußischer Personenzug (Wechselstrom) Liefertermin Nov. 93 DM 456.90
(Set aus 1820/5890/5891/5892/5893)
(Bestellende des Handels beim Hersteller ist 30.04.93)

Limitierte Auflagen

(934162) H0 DB BR 38 DM 320.00 /Nov
(935801) H0 Sonderzug „Christkindlmarkt" DM 149.00 /Nov
(Bestellende des Handels beim Hersteller ist 30.06.93)

Fleischmann Wagen

(5239) Containerwg.DB 29.72 /Mai	(5246) Containerwg.DB 40.52 /Nov
(5272) Rola.Zwischenw. 52.90 /Mär	(5370) Schiebewand.DB 30.05 /Okt
(5415) Kesselw.Wacker 27.46 /Jul	(5425) Kesselw.Thörl 28.18 /Mai
(5600) Pers.packw.DB 44.52 /Sep	(5601) D-Zugw.1.Kl.DB 43.46 /Sep
(5603) D-Zug.1/2.Kl.DB 43.46 /Sep	(5604) D-Zugw.DB 2.Kl 43.46 /Sep
(5792) Abteil.2.Kl. 34.58 /Jul	(5794) Abteil.2.Kl. 41.23 /Jul
(5795) Gepäckwagen DB 36.31 /Jul	

Roco H0
Limitierte Auflagen

(00812) Containerwg. *** /Nov	(00813) Special BW ***/Sep
(01599) "Lorenzzug" *** /Sep	(01905) Auto + Wagg. ***/Sep
(01906) Auto + Wagg. *** /Sep	
(14005) Pankow III 4-tlg.	124.90 /Nov
(14006) Interr DR 4tlg.	139.90 / Nov
(14008) Eilzugwagen DB 4tlg.	123.90 /Sep
(14263) Dt. Weinstrasse	32.95 /Nov
(14335) Städteexpreßw. 2.Kl.	38.84 /Nov
(43007) DRG ET85 + 2 Wagen	*** /Sep
(43910) dto. in Wechselstrom	*** /Nov
(43692) BR 181 „Lorraine" *** /Dez	(43984) dto. Wechselstr. *** /Dez
(44047) Umbauwagenset DB 4tlg.	87.66 /Sep
(44066) Set „Ro.La." SBB *** /94	(44070) Kess.-set SBB 3tlg. ***/94
(44074) Muld-set DB 3tlg *** /94	(44863) Lokalbwg.2/3KlDB 42.85 /Jun
(46438) Schüttg.DB *** /94	(46520) Doppelw. Laabs DB *** /Nov
(44017) ZirkussetIV 4tlg. DB	179.90) /Sep
(44076) Teleskophaupenw.set 2tlg.	43.93 /Sep

(Bestellende des Handels beim Hersteller ist 30.04.93)

Limitierte Auflagen

(14108) Kesselwagen 3tlg. *** /Jun
(44055) Silowg. „Karlsdorf Z." 77.90 /Mär
(44073) Gaskesselwagenst DB 3tlg 95.00 /Jun
(44772) D-Zugwagen 1.Kl.FS 58.00 /Mär
(44773) D-Zugw. 1./2.Kl.FS 58.00 /Mär
(44774) D-Zugw. 2.Kl.FS 58.00 /Mär
(Bestellende des Handels beim Hersteller ist 01.03.93)

(43044) "Capitole" S *** /94	(43477) BR 333 DB 84.50 /Jun
(43053) Transalpin Ö *** /94	(43600) BR 215 DB 102.00 /Jun
(43054) Mittelw.-set *** /94	(43613) BR E 636 FS 229.90/Mär
(43189) Straßenbahng 113.90 /Jun	(43637) BR E 41 DB 166.00 /Mär
(43190) Straßenbahng 142.00 /Sep	(43678) BR 200/300 + *** /Sep
(43277) Dampflok 880 *** /94	(43681) E-Lok DR 112 *** /Jun

(43282) Mallet BR 98 215.90 /Jun	(43683) BR 143 DR *** /94
(43289) Dampflok BR 279.90 /Nov	(43696) Ae 6/6 „Kant *** /94
(43290) Dampflok 150 307.27 /Mär	(43700) E-Lok BR 104 151.90 /Jun
(43293) BR 50 DR 253.90 /Nov	(43701) E-Lok Rh1045 151.90 /Sep
(43388) BR 140 DB 169.00 /Nov	(43702) Diesellok Rh 142.00 /Nov
(43392) BR 110.1 DB 169.00 /Sep	(43894) E-Triebwagen *** /94
(43398) BR 500/600 N *** /94	(43895) Mittelw.-set *** /94
(43421) BR 140 DB 121.30 /Jun	(43690) DB BR 181 *** /Nov
(43380) DB BR 151 r. *** /Jun	

Roco Wagen

(14322) Packwagen D 31.35 /Nov	(14342) Schnellzug-36.66 /Jun
(14327) Nebenbahnwa 28.09 /Sep	(14365) Reko-Speise 27.98 /Nov
(14330) Gepäck-Schn 36.66 /Jun	(14368) Reko-Wagen 29.62 /Nov
(14333) Schnellzugw 36.66 /Jun	(14370) Gepäck-Reko 29.62 /Nov
(14336) Schnellzugw 36.66 /Jun	(16060) Maschinenkü 25.27 /Jun
(14339) Schnellzugw 36.66 /Jun	(16061) Güterzug-Pa 25.27 /Jun
(16066) Offener Güt *** /Nov	(16040) Kesselwg. 20.21 /Jun
(16062) off.Güterwg. *** /Sep	(16064) off.Güterwg. *** /Nov
(44031) CFL-"Donnerb" 102.00 /94	(44775) "Cento Porte" *** /94
(44075) Schotterw.-s 90.76 /Nov	(44789) Schnellzugw. *** /Sep
(44297) Speisew. „Pl 46.21 /Jun	(44790) Schnellzugw. *** /Sep
(44380) Schnellzugw. *** /Jun	(44822) Lokalbahnw. 29.95 /94
(44381) Schnellzugw. *** /Jun	(44826) Lokalbahnw. 29.95 /94
(44382) Schnellzug-G *** /Jun	(44830) Lokalbahn-Pa *** /94
(44497) Eurocityw. 2 *** /Nov	(44834) Lokalbahn-Pa *** /94
(44498) Eurocityw. 1 *** /Nov	(44847) Schlafwagen *** /Jun
(44546) Eilzugwagen 39.16 /Sep	(44854) Speisew. ÖBB 62.70/Jun
(44547) Eilzugwagen 39.16 /Sep	(44858) Personenwage 42.85/Mär
(44548) Eilzugwagen 39.16 /Sep	(44865) Personenw. 1 42.85/Mär
(44549) Eilzuggepäck 39.16 /Sep	(44883) Schnellzugw. *** /94
(44602) Liegew. 2. Kl 37.86 /Jun	(44884) Schnellzugw. *** /94
(44613) "Wasteels"-W 39.81 /Jun	(44900) Schnellzugli *** /94
(44618) Speisew.SNCF *** /Sep	(46052) Bierwagen „L *** /Sep
(44674) S-Bahnwagen *** /94	(46090) Offener Güte 10.99 /Jun

(44675) S-Bahnwagen *** /94	(46222) Ged.Güterw. *** /Sep
(44676) S-Bahnw.+Füh *** /94	(46234) Kühlwagen „J *** /Sep
(44678) Personenwage *** /Nov	(46293) Teleskophaup 26.35 /94
(44683) Mitteleinsti *** /Sep	(46322) Rungenwagen *** /Nov
(44684) Mitteleinsti *** /Sep	(46345) VAM-Müllkipp 34.34 /Sep
(44685) Gepäckmittel 63.79 /Sep	(46377) Taschenwagen 48.00 /Jun
(44736) D-Zugwagen 1 68.00 /02	(46378) Taschenwagen 41.98 /Jun
(44737) D-Zugwagen 1 68.00 /02	(46379) Taschenwagen 49.25 /Jun
(44738) D-Zugwagen 2 68.00 /Mär	(46432) Entladewagen *** /Mär
(44752) Schnellzugwa 47.30 /Sep	(46465) Autotrsp.-Wa 39.70 /01
(44753) Schnellzugwa 47.30 /Sep	(46482) Rungenw. DB 23.65 /Sep
(44754) Schnellzugwa 47.30 /Sep	(46483) Rungenwagen 28.64 /Sep
(44755) Gepäckschnel 47.30 /Sep	(46501) Schiebebandw *** /Nov
(44756) Gepäckschnel 47.30 /Sep	(46510) Schiebebandw *** /Nov
(44757) Halbspeisewa *** /Sep	(46530) TXT ACTS-Beh *** /94
(44769) Panoramawage *** /Nov	(46433) Seitenentl. *** /Nov

Wir führen auch alle Neuheiten von MÄRKLIN H0/I/Z Arnold, LGB, FLEISCHMANN N, ROCO N, MINITRIX - TRIX International - TRIX Express zu gleich günstigen Preisen.

Bittte fordern Sie unsere komplette Neuheiten-Information an gegen 2,- in Briefmarken.

Export to all countries of the european community Export dans tout les pays de la communaute europeene

*** Preise vom Hersteller noch nicht bekannt
Liefertermine unverbindlich
Versandkosten DM 6,80 pro Sendung
Preisliste Modellbahnen gegen DM 3,- in Briefmarken

Spielwarenkatalog gegen DM 4,50 in Briefmarken Nachnahme (+ DM 5,60) oder Vorauszahlung (bitte Vorausrechnung abwarten) .
Preisänderung, Liefermöglichkeit und Irrtum vorbehalten

MODELLBAHN-HOTLINE:
ab 18 Uhr 07 21 / 49 49 22
Neueste Informationen über kurzfristige Sonderauflagen, Auslaufartikel, Sonderangebote.

Bitte beachten Sie die Wochentage für Ihre Spur:
Montag = Spur N
Dienstag =Spur H0 Gleichstrom
Mittwoch = Märklin Spur 1 + Z
Donnerstag = Märklin H0
Freitag = Märklin H0
(lim. Auflage)

7500 Karlsruhe • Dipl.-Kfm. Ralf Müller - Geschäftsbereich Versand - • Postfach 41 07 47 • Telefon 0721/493377 + 494922 • Fax 0721/492758

O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzerstr. 1
O-1058 Berlin, Modelleisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,
O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,
O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Str. 7
O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2
O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98
O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104
O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13
O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89
O-1710 Luckenwalde, Neumann Elektronik, Baruther Str. 27
O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
O-2130 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27
O-2400 Wismar, Modellbahn Börse, Karl-Liebknecht-Str. 52
O-2750 Schwerin, Thomas Glüsing, Mecklenburgstr. 5
O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
O-3080 Magdeburg, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13
O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25
O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96
O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,
O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16
O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44
O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerplatz 2
O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44
O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3
O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26
O-7702 Bemsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26
O-7801 Großkoschen, Horst Bergmann, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4
O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38
O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,
O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17
O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11
O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. April! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

O-8300 Pirna, Modellbahn u. Spielwaren, Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41
O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1
O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44
O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3
O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8
O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15
O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27
O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5
O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Str. 1
O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz, Forststr. 13
O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16
O-9512 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2
O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
W-1000 Berlin 20, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61A
W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7
W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a
W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9
W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2
W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstr. 34
W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
W-1000 Berlin 44, Modellbahn und Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63
W-1000 Berlin 62, Modellbahn Schmitt, Dominikusstr. 25
W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Str.1
W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42
W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4
W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23
W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70
W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31
W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
W-2300 Kiel 1, Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2
W-2400 Lübeck 1, Emil's Sammlerbörse, Modellbahnen und Modellautos, Krähenstr. 32-34
W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165
W-2820 Bremen 71, Auto- und Bahn-Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 07 11/182-15 06 oder Frau Olboeter, Tel. 0 30/47 80 52 33. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6
W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79
W-3110 Ülzen, Behn-TT, Großliederner Str. 27
W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16
W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104
W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum
W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str.99
W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnstube, H. Budde, Markgrafenstr. 1
W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87
W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109
W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47
W-4130 Moers, Modellbau - Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65
W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9
W-4400 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Judefelder Str. 37
W-4422 Ahaus, ABS Vertriebs GmbH, Modellbahnen - Bausätze - Spielzeug, Industriestr. 9
W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16
W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133
W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46-48
W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80
W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52
W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Poststr. 9
W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5

W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5
W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 50, Fa. PM, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5
W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. - Ecke Albanusstr. 80
W-6342 Haiger 1, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle Karl-Heinz Fries, Hüttenstr. 1
W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6
W-6707 Schifferstadt, AMS Auto Modell Show, MAGA GmbH, Lillengasse 39
W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.
W-7000 Stuttgart 1, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststr. 44
W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94
W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1
W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Heiligenberger Str. 10
W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51
W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71
W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57
W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
W-8500 Nürnberg 60, Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17
W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41
W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstr. 23

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwander, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstr. 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67



MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

PI-PIKO Spur H0

PI 0761 Saxonia Lok mit Wagen	99,—
PI 6212 E-Lok BR 242 DR	69,—
PI 6220 E-Lok ES 499 CSD blau	69,—
PI 6220-1 E-Lok ES 499 CSD grün	69,—
PI 6220-2 E-Lok ES 499 CSD rot	69,—
PI 6010 Diesellok 130 Junior	25,—
PI 6221 E-Lok E 44 rot Junior	29,50
PI 6407010 Kühlwagen DR 2achsig	8,—
PI 6407011 Kühlwagen Interfrigo 2achsig	8,—
PI 6446010 gedeckt. Güterwag. DR 2achsig	8,—
PI 6448107 Güterwagen Bertoli FS 2achsig	8,—
PI 6407010 6407011 6446010 oder 6448107 bei Abnahme von 10 Stück	nur 69,—
PI 6425011 Kühlwagen Interfrigo DR 4achsig	15,—
PI 6434012 Kühlwagen Lübzer Bier DR	15,—
PI 6434180 Kühlwagen CSD	15,—
PI 6440020 Kühlwagen Transthermos	15,—
PI 6425011 6434012 6434180 oder 6440020 bei Abnahme von 10 Stück	nur 129,—
PI 6422010 offener Güterwag. DR 4achsig	10,—

Neuheitenpreisliste 1993 gegen 1,– DM Rückporto. Lieferung solange Vorrat reicht!
Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 5600 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Biete

Größeres Sortiment an Güterwagen zum Verkauf ged. u. off. Gü.wg., Preis von DM 418,-, Liste anfordern, alles H0 1:87. Heinz Bagrowski, Leninring 5, O-6018 Suhl

Verk. in TT: 2x BR81, a 50,-; BR211 (türkis), 60,-; 2x V36, grün, DR, a 45,-; 3x 3130, a 10,-; 5510, 15,-; 4411, 7,-; 4342, 4414, 4520, 4521, 3440, je 7,-; 5413, 5411, 5415, 5410, je 10,-. Bernd Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Verk. Broschüren SVT 175, ein Schnelltriebw. der DR, Format 14,8x22,5, 22 Seiten, 14 Fotos, Lieferung gegen Zahlung von 5x 1,- DM in Briefmarken. K. Heime, Paul-Junius-Str. 57, O-1156 Berlin

Eisenbahn/Modellbahn-Zeichnungen
Horst-Dieter Hettler ■ Maßstab 1:45
Birkenweg 22 · W-5401 Waldesch
Liste gegen Freiumschlag A6/DM 1,–

Aus Vitrinensammlung: Märklin H0-Loks, Wagenr., Kataloge, Magazin. Bitte um Suchliste; tausche Fahrkart. C. Brozyna, An der Sud 29, 4048 Grevenbroich 1

H0-Modellautos Wiking, Herpa, Albedo, ca. 700 St., Liste geg. 1,50,- Bfm. von K. Wenders, Postfach 3223, W-5120 Herzogenrath

Verk. in TT:
2632, 2631, BR Y50, SNCF, je 45,-; V75 DR mit weißem Geländer, 2x BR 110 DR, je 60,-; BR 211 DR, 65,-; 2531, 2532, 2641, a 65,-; 3x 3614, 2x 3617, 3618, 3710, je 15,-; IC-Speisewg. DSG, 15,-; 3734, 25,-; 2x 3620, je 12,-; 5414, 10,-; 2411, 80,-. Bernd Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

LGB: Biete bis 65% Nachlaß (z.B. 2080S=600,-, 2096S=600,-) darunter Raritäten wie Jubi-zug, „Heuler"-Loks, viele bau- und Bastelteile billigst, Liste gegen Freiumschlag. A. Tietz, Thälmannstr. 45, O-1822 Brück

Verk. Eisenbahn-Videos, einwandfr. Zust., überwieg. DR. Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza

Verkaufe kompl. TT-Anlage, 2m x 1m, zwei Stromkreise, 26 Loks, ca. 100 Wagen, 11 Jahrg. Modelleisenbahner, nur komplett, DM 2000,-. Werner Lehmann, Schuchstraße 2, O-8036 Dresden

Spur TT, fertige Innenbogen-, Außenbogen-, Dreiwegeweichen, Entkupplungsgleise aus Pilz-Gleizmat. Prosp. geg. Freiumschl., Fertigung sonst. Modelle nach Kundenwunsch. H. Halbauer, Kötztinger Str. 16, O-1157 Berlin

Spur-N, preiswert, Liste anfordern: U. Uelsberg, Heinrichstr. 76, W-4630 Bochum 1

TT-Sammlung Zeuke BTTB Umbauten, zus. DM 6000,-, Zubehör, Liste anfordern. F. Kornmesser, Leninallee 17, O-3500 Stendal, Tel. 417668



FAULHABER-MOTOREN-UMRÜSTSÄTZE
SKL-Rottenwagen H0
Bestell-Nr. 25020 DM 153,50
SKL-Rottenwagen H0m
Bestell-Nr. 25020m DM 153,50
NEUHEITEN – BERLINER TT-BAHN
Baureihe V 118
Bestell-Nr. 11507 DM 102,–
Baureihe V 130
Bestell-Nr. 11508 DM 102,–
Nutzen Sie unseren Direktversand. Inland Portopauschale DM 3,50, Katalog DM 9,50 + DM 2,– Porto.
8037 Olching · Ilzweg 4
Telefon 08142/12776
Telefax 08142/41171

Verkaufe H0-Sammlung, alles DDR-Produktion (Piko), 36 Loks, 110 Wagen, div. Kleinmterial, nur zusammen, DM 1500,-. A. Vo, Am Luch 72, O-1424 Leegebruch

Umfangreiche TT-Sammlung, sowie Schienenmaterial, neu, preiswert, Liste und Katalog kostenlos anfordern. Tel. 030/5276894

Eisenbahn-Literatur (Bücher + Zeitschriften). Liste gegen Freiumschlag. Klee, Pf. 2007, 4790 Paderborn

EB/MB-Lit., ME einz./komplett, H0-Loks, Wagen, Zub., Häuser, DDR, Liste gg. Freiumschl., Preis VS. Gisbert Büttner, Platz der Befreiung 3, O-6081 Fambach

Abziehbilder Dt. Reichsbahn 98, DR-Symbole u. Schriftzüge H0 u. TT für P- u. G-Wg., DM 10,-, Freiumschl. an: Zschötge, W-7250 Leonberg, Breslauer Str. 25

Suche

Suche ständig H0-ZL-Material, außerdem ältere H0-Fahrzeuge + Autos aus DDR-Produktion. Ang. bitte schriftl. an Th. Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin

Suche Transpreß Verkehrsgesch., Lok- und Straßenbahnarchiv, Broschüren DR/DMV über Klein- und Schmalspurbahnen, AW, BW, Kursbücher DRG/DB/DR/Ausland, 1925-1975, Mitropa-Bücher. S. Knapp, Stadtmauer 27, 7927 Isny

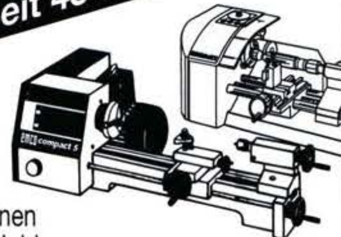
Rivarossi Bayer. GT 2x4/4 und S3/6, Fl. Drehscheibe, 2. Leiter, alles H0. Tel. 09353/3570, abends

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl
MAX ENGEL
MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK



2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf
geöffnet: Mo – Fr. von 8.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00–13.00 Uhr

Ihr Partner seit 45 Jahren



Präzisions-Kleindrehmaschinen
vielseitig ausbaubar für Ihr Hobby.

Fordern Sie Unterlagen an!



EMCO MAIER A-5400 Hallein, Tel. 0 62 45/25 81-0
EMCO MAIER DW-8227 Siegsdorf, Tel. 0 86 62/666-0
ARGONAG CH-8910 Affoltern a. A., Tel. 01/761 47 11

Suche von Märklin Spur-00-Loks, Wagen, auch stark defekt, sowie Ersatzteile jeder Art. Dringend gesucht: Teile von HS/HR 700, Rahmen v. HS 800/SLR 700/800. Chiffre ME03/647555

Suche Modelleur für Figuren, Spur IIm (LGB). M. Koetsier, Tel. 0621/801866, Mannheim

Suche Transpreß Verkehrsgeschichte „Von Probstzella nach Sonneberg und die BR 95", H0-Bausatz SKL (AG Marienberg) sowie Motorisierungsmöglichkeit, Bodenteil der Antriebseinheit für 2tlg. ETA sowie Motorisierungsmöglichkeit, Fahn. Tel. 0841/61509

Selbstgebaut und super!
Messing-Modellbausätze in H0 und H0e
sächs. Schmalsp.: IV K; NS 4; SKL;
Sprengwgn., SSw., Schneepflug, Postwgn., Packwgn., Personenwgn.
Direktversand – Prospekte gegen Rückporto



MODELLBAU
Heinrich-Heine-Str. 31
O-4413 Sandersdorf

Fleischmann Spur 0, auch defekt. H. Heck, Habichtweg 10, W-5828 Ennepetal

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601-Modelle (alle Größen), + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

TT-Modellbahn gesucht von BT TB, Zeuke, Rokal u. dergl., U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Raritäten rund um die Eisenbahn von vor 1945 von Sammler gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. 0711/655106

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnecken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 10,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Su. Fabrikschilder alt. Eisenbahnwg., auch beschädigt, v. DB/DR/Werks/Industriebahnen, (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche Modelleisenbahner 10/86, 10/85, 6/87 im guten Zustand. D. Hannemann, Gottower Str. 74, O-1710 Luckenwalde

Piko H0 BR 172 oder BR 771/772. F. Benninghoff, Hagelkreuzstr. 229, W-4100 Duisburg 11

Märklin H0-Anlagen, Loks, Waggons und Zubehör gesucht. Tel. 08261/9623

Piko H0 BR 130 u. BR 55, alles DR, Angebote mit Preisangabe. Lutz Kayser, Marienstr. 11, 4800 Naumburg

Suche TT-Fahrzeuge preiswert zu kaufen. Udo Rank, J.-Curie-Str. 6, O-9590 Zwickau

1:120 **TT-Bahnen** **12mm**
am U-Bahnhof Seestraße
Berliner TT-Modellbahn-Versand
Heinz Krümmling · W-1000 Berlin 65 · Seestr. 42
☎ 0 30/4 54 20 99

Werte TT-Freunde!
Wir sind weiterhin bemüht, unser TT-Sortiment mit Original TT-Artikeln zu erweitern. Sie erhalten bei uns in Kürze auch Faulhaber-Motoren für Zeuke TT-Lokomotiven, TT-Straßenfahrzeuge in neuer Auswahl und vieles mehr. Artikel der Firma Krüger TT führen wir am Lager oder mit kurzer Lieferzeit. Die Preise der Artikel der Zeuke TT-Bahnen haben in unserer Firma noch bis zum 1.4.1993 Gültigkeit. Unseren Kunden werden die neuen Preislisten und Prospekte übersandt. Wenn Sie noch nicht Kunde bei uns sind, bitten wir um einen Freiumschlag und informieren Sie über unser Gesamtprogramm.

Sofort lieferbare Neuheiten:

2121	Dampflok BR 01 DR	195.00
2122	Dampflok BR 01 DB	195.00
92290	Dampfspeicherlok	320.00
2813	Berlin 2000 LVT, gelb	48.00
2414	Elektrolok 194 DB, grün	149.00
2412	Elektrolok 1020 ÖBB, rot	149.00
bima	TT Drehscheibe kompl.	270.00
bima	TT Ergänzungsgleisstück	1.60
14424	Kesselwagen ESSO	17.90
14425	Kesselwagen SHELL	17.90
14426	Kesselwagen ARAL	17.90
14361	Kühlwagen ZIPFER Bier	22.90
14362	Kühlwagen WIESELBURGER	22.90
01570	TT Sprudelwagenset	69.00
8332	Neuer Zeuke Antrieb	18.90
8333	Adapter zu 8332 TT	2.20
8334	Adapter zu 8332 HO	2.20

Neue Ausführung, aber letzte Serie:

2110	Dampflok BR 35 1047-6	110.00
2111	Dampflok BR 23 1056	110.00

Beide Loks mit neuen Nummern, gut lesbarer Beschriftung und nie gekannten Laufeigenschaften. Nur noch wenige Stück!

Mit kurzer Vorbestellung lieferbar:

92400	Elektrolok E 70 (NEU)	195.00
maTTra	Diesellok 218 DB, rot	198.00
maTTra	Diesellok 218 DB, neurot	198.00

Krüger TT-Modelle

9320	Autotransportwagen DB blau komplett bedruckt, mit SYMOBA-Kupplung	44.00
9310	wie 9320 DR Ausführung grün	44.00
5760	12° Weiche rechts komplett	19.30
5761	12° Weiche links komplett	19.30
5762	Bausatz 12° Weiche rechts	15.00
5762	Bausatz 12° Weiche links	15.00
5707	Flexgleis komplett 70 cm	4.40

Verbeck TT Reinigungswagen mit elektrisch angetriebenen Schleifscheiben 130.00

Merkur Styroplast TT
Gleisbettung, beschottert

P 400 für Flex Gleise 1000 mm lang	4.50
P 402 Radius	1.80
P 403 für PILZ-WEICHE links	3.50
P 404 für PILZ-WEICHE rechts	3.50

Suche

Transpreß-Straßenbahnarchiv 6. Jan Oehler, W.-Ulbrichtstr. 20, O-1307 Eberswalde-Finow

Suche ME 8/67, 1-7, 9/68, 1, 2, 5, 9-12/70, 7/83, 12/84, 8/88, Angebote an: S. Häupel, Meergartenweg 22, 6710 Frankenthal/Pfalz

BW-Schilder DR, auch nicht mehr vorhandener alter BWs, sucht: G. Koppitsch, Quellenhofweg 106, W-4800 Bielefeld 13

Modellbaudrehmaschine gesucht, Proxon o. Emco. W. Bobe, Hansedergasse 2, W-8340 Pfarrkirchen

Su. Piko-H0 BR118.0-blau, V180, BR110. Ang. an M. Natzsch, Behrisch Str. 9, O-8021 Dresden

Suche in H0 Wannentender BR 52 oder BR 44. G. Kupfer, Dorfstr. 2, O-2331 Wusse/Ummanz

16 J. Eisenbahnfan sucht zu erschwinglichen Preisen Dienstsachen (Signalbuch etc.) der DR, Zuschr. u. Gebot an: B. Kuschel, Pf. 710406, W-5000Köln 71

Suche H0-Autos u. biete Höchstpreise: Iges-Käfer, LO2500 mit Hänger u. Planenaufdruck Robur, LO2500 mit Koffer u. Aufdruck, S4000 in Grau, Trabant 500, W311 u.a. D. Wardin, Am Buschfeld 16A, 1000 Berlin 47, 030/6057619

Hornbogen-Kohlberg/Modelle, selbstgebaut, Transpr., E. Schwarz, Bismarckstr. 70, W-5000 Köln 1

Suche in TT: Weichen, Signale, Entk., Roll. Mat., Zubeh., M. Lange, Burgstr. 8, O-6907 Orlamünde

Suche Fleischmann Relais 6956 u. andere Elektroteile, außerdem Brawa Relais 2758. J. Näder, Hämmelsgasse 12a, 6980 Wertheim

Su. TT-Eigenb. BR52 mit Wannentender, biete Rokal TT BR03 u. BR24. Tobschall, Unterfischerei 16, O-4522 Coswig

Draisinen-Fotos und SKL-Fotos gesucht. Stefan John, Hauptstr. 163, 6236 Eschborn/Ts.

Suche Fotos der Draisinen der Rü.K.B., der Altmärkischen Kl.bahnen sowie der sächs. Bahnen. Angebote: S. John, Hauptstr. 163, 6236 Eschborn/Ts.

Suche BW-Schilder: Saalfeld, Aue, Bautzen, Nossen, Cottbus, Halberstadt, Kamenz, Hagenow, Schwerin, Brandenburg, Seddin, Haldensleben, Gera, Wustermark, Leipzig-Süd. Hans Holst, Am Sportplatz 4, 3185 Velpke

Bodenplatte von alter Zeuke TT BR23 mit Metallrahm. Fischer, Alte Hellersdorfer Str. 141, O-Berlin, Tel. 030/9931871

DDR-Modellautos H0-LKW mit Aufschrift Spedition Deutrans, von Privat gesucht. Tel. 05241/35198

Privatmann
sucht Märklin H0-Großanlagen-Sammlung., angenehm. Selbstabh. 02256/695

BR84-Hruska, Kessel BR41-Piko, auch mit Schäden. Norbert Majek, Jägerstr. 5 B, O-9166 Thalheim

Suche Gleispläne 1950-85, Cuxhaven, Husum, Westerland, Wilhelmshaven, Neumünster, Mühldorf, Pirmasens HBF + Nord, Coesfeld, Memmingen, Simmern, Freudenstadt, Düren. Jörg Bastian, Gartenstr. 15, 6369 Nidderau 1

Suche Liliput 5280-NSB, 5290-B, 4213/10, 4212, 4214 ÖBB-Kabine, 4201/5201-Wehrmacht, 10504/09-BR05-DR. Bechter, Am Herrenbrünnchen 59, W-5500 Trier. 0651/39006, Tausch möglich!

Suche für Schicht 03 Tenderunterteil, Zylinderbl. u. Vorläufer für Ehlcke 03 Zylinderbl. Heusingerst. Rauchkammeraufb., Getriebesatz u. Motor, Tender kpl. Zeichnung, Wagenteile z.B. Seitenwände u. Türen, Kataloge bis 1957. B. Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt, Tel. 0361/603706

Suche Wagen u. Loks von Piko, Prefo/Sachsenmodelle, Gützold. F. Stricker, Rüsselsheimer Str. 143a, 6092 Kelsterbach. Tel. 06107/8716

Su. Schnellzugwg. (DR, CSD, MAV, PKP) und Güterwg. (CSD, PKP) von Piko Spurn und BR120 CSD. Tel. 09471/21954

Wer fertigt für TT-Lok-Um- und -Eigenbauten Lokbeschriftungen an? Bitte mit Preisangabe: Jens Kirsten, Schmiedestr. 25, O-7113 Markkleeberg 4

Zeuke-Kataloge ab 1957, Modelleisenbahner 9/52-12/58, 9/76, 1w. 2/91, Modellbahn Praxis TT-Bahn Liste an: J. Molderings, An de Krütpasch 41, 4174 Issum

TT-Fahrzeuge (Rokal, Zeuke, Eigenbauten). A. Stärk, Bondenwald 26, 2000 Hamburg 61, Tel. 040/587321

Suche TT-Material, auch gebraucht (Waggons, Loks, Landschaftsgestaltung). M. Zbierski, An der Heier 41, O-5631 Wahlhausen, Tel. 05652/4692

Erzgebirgler sucht alten S-4000 Feuerwehrsatz (Erinnerungsstücke, auch defekt). Zahle guten Pr. St. Riedel, Landsberger Str. 1, 8918 Dießen am Ammersee, Tel. 08807/91080

Suche DR-Kursbücher 1963-66 u. f. wiss. Arbeit DDR-Schulbücher, Fächer Geschichte, Stabü. vor 1975. Andreas Räntzsch, Postfach 1641, W-7080 Aalen 1

Suche in N Fleischmann-Arnold, Rocco-Minitrix, in H0 Fleischmann u. Märklin, Tel. 07763/5772

Su. org. 99er Lokschild d. Harzbahnen, alt oder EDV im Tausch geg. div. Eisenbahnutensilien. Klaus Nier, Zum Dillsgraben 3, 3205 Bockenem

Suche: DDR-Modellbahnen bis 1960. Besonders MEB E18-Gußwagen; Schicht BR03 + Dreileitergleis; Herr S-Bahn; Piko E63 + BR71; Permot Stromlinienzug; EAW Treptow: H.-Wegmann-Zug. Preisang. an: Dr. Väterlein, Rosenstr. 56, 7024 Filderstadt

Liebhaber sucht in H0:
Wartburg 311-, H3A- und S4000-Modelle. Auch defekt und Einzelteile. Des weiteren Prospekte, Bücher, Zeichnungen, ab Postkartengröße Fotos und Bilder, Bedienung- und Reparaturanleitungen, auch Kopien von H3A, S4000, G5 und H6, H6B. Außerdem noch H0e-Material, welches in den 50iger J. auf sächs. Strecken verkehrte, auch Händlerangeb. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, 7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061

Su. alles f. Spur „S", wie Lok. und Wagen, Gleis, Zubehör, Kataloge, Trafo. Angebote bitte an Bertram, Paulinenstr. 16, O-7050 Leipzig

Faller-Bahnhof B-113 Cortina gesucht. Tel. 07628/2778

H0 Piko, Gützold, Hruska BR50, 240 k, 81701, 56, 38, 52 usw. auch defekt. Lange, 6430 Bad Hersfeld, Chemnitzerstr. 3

Piko H0 elektr. Weichen-Standard-Formsignale. F. Benninghoff, Hagelkreuzstr. 229, 4100 Duisburg 11

Suche Roll. TT-Mat. M. Hoffmann, Kolpingstraße 10, W-5800 Hagen 5, Tel. 02334/45994, Fax 45122

Suche Zeuke TT Katal. bis 67/68, u. TT-Zugpackungen, verk. o. Ta. H0 BR 24, 42, 50, 64, 81. M. Nestler, Feldstr. 11, O-9516 M. St. Jacob

Suche unveröffentlichte Fotos vom Dampflokbetrieb auf der Strecke Altenburg-Langenlenta-Oberhain (keine Sonderf.). Günther, Schloßberg 10, O-7400 Altenburg

Suche Teile 5+H Elektro-Mech Stellwerk Bauart 1912 u. E43 könnte auch für Sie oder Verein, altes Stellwerk wieder betriebsfähig herrichten (z. B. Modellbahn). Angebote: Kreicker, Larix 71, 3224 ES Hellevotesluis (Niederlande)

Sammler sucht S4000-Drehleiter, TLF, Tankwagen sowie Robur-Bus u. andere ältere DDR Modelle. Jürgen Kunkel, Wieckstr. 16, O-2380 Barth 1

Su. H0-KFZ aus ehem. DDR, bes. IGES, auch kompl. Samm. u. Arm. Schramke, Ackerstr. 16a, O-1701 Niedergörsdorf

Suche von LINEOL u. ELASTOLIN: Eisenbahn-, Indianer-, Ritterfiguren usw., Tiere, Bauernhof, Pferdegespanne u.a. Fahrzeuge, Zubehör, gut erhaltenes Blechspielzeug. Faire Bezahlung oder Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Suche Eisenbahn-Jahrbücher von vor 1976. G. Rivet, Waldstr. 8, 5467 Kalenborn, Tel. 02645/2431

Suche günstig Trafos für Modelleisenbahn. Th. Warnig, Helsinki-Ring 26B, O-2200 Greifswald

Suche Liliput Gleis-Nivellier/Stopfmaschine H0 Nr. 381010. Herrmann, Deiwitzweg 30, O-7065 Leipzig

Spur N E.-Lok Baureih. 120 von Fleischmann in den IC Farben. Tel. 0711/618522

Fleischmann Nr. 4817, Nr. 4818. Tel. 02181/40494, Fax 02181/499029

Tausche

Tausche Piko H0 52 Kond. 42, 66, 95 Kon. Gützold 23,50, suche ETA177,BR89 Beiwagen VT135, VT185. M. Kulke, Adler Kali 11, 4256 Röblingen/See

Tausche Eisenbahnliteratur gegen TT-Fahrzeuge, suche V200 BR221 (2510), E70 (braun), BR01 (DR), Wagen 3310, 3320, 3820, TT-Katalog (neu). G. Schwiertz, Franzstr. 49, O-4370 Köthen

Tausche Eisenbahn-Kurier, geb., kompl. Jahrgänge 1977-1990, gesamt 150 Hefte, suche Gleismaterial Spur N.A. Hunger, Rembrandtstr. 41, O-1542Falkensee

Wer tauscht Spur N gegen H0? N12 E,4 Die, 1 Dam., 36xP-Schnell-Intercitywg., 57 Gwg., Piko, Roco, Flei., Arno., Atlas, Ibertren- viele seltene Stücke, 22 Autos, Häuser, Brett 1,68x0,58, Haupt- u. Nebenbahn, 11 Wei.,Gleisbildpult, schöne Landschaft, Trafos, Liste anfordern, suche Märklin: E-Loks, Wagen, M-Gleis. Uwe Schönherr, Kanalstr. 4, O-9003 Chemnitz

Biete div. H0-Mat., Liste gegen Freiumschl., suche Piko 5/0732/011, VT137/VS145 DRG. F. Biedermann, Leo-Sachse-Str. 35, O-6900 Jena

Veranstaltungen

5. Modellbahnbörse „Bernau" am 14. März 93 in 1140 Berlin, Allee der Kosmonauten 147, von 9.00-13.00 Uhr, Inf.: Tel. 030/5452294

Sonntag, 14.03.1993, von 10–15 Uhr
Modelleisenbahnbörse
Privater An- und Verkauf · Tausch
Syrau bei Plauen/Vogtland · B 282
im Gemeindesaal. Info und Bestellung
G. Steglich · W-8126 Hohenpeißenberg
Föhrenweg 9 · Telefon und Fax 08805/8138

Modelleisenbahnbörse, am 13.3.93 von 10-15 Uhr in Dresden-Kulturpalast am Altmarkt. Priv. An- u. Verkauf-Tausch. Info u. Bestellung: G. Steglich, W-8126 Hohenpeißenberg, Tel. u. Fax 08805/8138

1. Lörracher Modell-Auto- und Spielzeug-Börse
21. + 22. Mai 1993
Stadthalle 7850 Lörrach,
Grenze zur Schweiz
Veranstaltsteam/Info.
07627 - 7869
07627 - 1017
07627 - 4410
Petermann/Thiele/Immetsberger

Modelleisenbahn-Auto-Spielzeug Börse, 7. März 93, 10-16 Uhr, 2150 Buxtehude Festhalle, Info: Tel. 04142/1237, od. 04141/67126 H

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

17. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse
Sonntag, 4. April 1993, 10-16 Uhr, BW Leipzig-West, Berliner Straße 90,
Info: Hans Schimpf, Ulmer Straße 10, O-7066 Leipzig, (0341) 4 21 05 53

Reise ins „Paradies der Schmalspurbahn-Fans", 7tägige Busreise nach Polen, HP, 640,- DM. Krauze-Reisen, 2000 Hamburg 76, Marschnerstr. 37. Tel. 040/2992483

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut – veranstalten: **7. März, 5100 AACHEN,** Eurogress, Monheimsalle 52 ★ **7. März, 4600 DORTMUND,** Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm. ★ **14. März, 5300 BONN,** Konrad-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Alle 73–75. ★ **14. März, 4020 METTMANN,** Neandertalhalle, Gottfried-Wetzel-Str. ★ **21. März, 5000 KÖLN-MÜLHEIM,** Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wienerpl. ★ **28. März, 4000 DÜSSELDORF,** Stadthalle, Fischerstr. 20 ★ **28. März, 5450 NEUWIED,** Heimathaus, Schloßstr./Luisenstr. ★ **4. April, 4150 KREFELD,** Seidenweberhaus, Theaterplatz ★ **4. April, 5620 VELBERT,** Forum Niederberg, Oststr. 20 ★ **ADLER-MÄRKTE** v. 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH. Tel. 02103/51133 u. 0203/746327, Fax: 02103/52929.

Verschiedenes

Modellbahnanlage und Dioramen, nach Ihren oder meinen Plänen, mit Ihrem oder meinem Material, mit oder ohne Gelände, auch Montage von Bausätzen, schr. Anfragen an Thomas Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin

Straßenbahn-Fotoserien, professionell und handabgezogen, aktuelle Fotoserienliste mit Musterfotos unter Einsendung von DM 3,- in Briefmarken. Kurt Schwab, Brühlstr. 17, W-7530 Pforzheim

SCHÄFER LGB GROSSBAHN-CENTER
IHR SPEZIALGESCHÄFT FÜR ALLE
LGB
POLA · NOCH · SALOTA · MAGNUS · PREISER ARTIKEL
FERDINANDSTRASSE 30 · 6380 BAD HOMBURG V.D.H.
TELEFON 06172/21373 · FAX 06172/690521
PREISLISTEN GEGEN DM 3,50 IN BRIEFMARKEN

Urlaub im Südharz! Eisenbahnfan bietet Komfortferienhaus, 2-4 Pers., DM 45-55,- pro Tag - alles inklusiv. H. Cramer, Bahnhofstr. 22, W-3425 Walkenried, Tel. 05525/507

Verk. Lit., Bauanl. u. Baupl. aus ält. Modelleisenbahnerheften, mont. Bausätze aller Art, Sandstrahl, Farbspritzarb., Anf. v. Drehteilen, Infos gegen Freiumschl., U. Bergmann, Thiestr. 8, O-4301 Weddersleben

„Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen" auf 310 S., alles über Draisinen. S. John, Hauptstr. 163, W-6236 Eschborn

Modellbahnanlage und Dioramen, nach Ihren oder meinen Ideen, mit Ihrem oder meinem Material, mit oder ohne Gelände, Anfragen bitte schriftlich an: Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin

Breidenbach's Spielzeugbörsen: Sa. 6. März, 2870 Delmenhorst, Restaurant „Zur Pultern", Sykerstr. 302, Sa., 20. März, 4630 Wattenscheid, Halleder Gänseleiter, So. 28. März, 4441 Wettringen, Bürgerhalle, Sa. 3. April, 4770 Soest-Ampen, Schützenhaus, Werler Landstr. 231 (alte B1). An- und Verkauf sowie Tausch von Eisenbahnen, Autos und altem Spielzeug sowie Literatur und Modellbauzubehör, Puppen u. Steiff. Öffnungszeiten: Samstags von 10-16 h, Sonntags von 11-16 h. Tischreservierung und Info bei A. u. W. Breidenbach, Tel. 02553/4891 H

Suche (Test)Telefonkarten aus den ICE, sowie aus den Testgebieten. Norbert Ratzke, Gruener Weg 13, O-8080 Dresden

22. bis 25. April '93 Plandampf im Oderbruch, mit 03.10, 50.35, 52, 52.8, 64, 65.10, vor Personen- und Güterzügen zwischen Frankfurt/Oder und Angermünde/Eberswalde, Teilnehmerpreis: DM 240,-, Einzeltage: DM 70,-. Info: R. Nikla, Forststr. 80, O-1422Hennigsdorf

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf
MODELL EISENBAHNER

Alle Modellbahnen, alle Maßstäbe, alle Meinungen -in der Modellbahn-Mailbox kostenlos und rund um die Uhr! Lesen mit „MBA", schreiben mit „WMBA": Tel. 030/7823064!

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ
Spezialgeschäft für den Sammler hochwertiger Handarbeitsmodelle in N, H0, H0n3, H0m, H0e, S, Sn3, 0, 0e, 0n3, 0m, I, II, Iim, 3 ½", 5", 7 ¼"
ständig ca. 1000 Handarbeitsmodelle am Lager:
Lemaco, Fulgurex, Metrop, Tenshodo, American Brass, M & L usw.
Esplanade 23 (Ecke Colonnaden) · 2000 Hamburg 36 · Tel. 040/343561

Plandampf im Erzgebirge (Ostern)
am 11. und 12. April 1993 zwi. Schlettau-Crottendorf mit der Dampflok **86 1001-6.** Preise: 1 Tag 30,-, 2 Tage 50,- DM, Anmeldeschluß: 15. März 1993, Veranstalter: Andreas Mielke, Dr. W. Külz Str. 240, Fach 01-38, O-9305 Crottendorf/Erzgebirge

...e · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 4/93 ist am 9.3.1993. MODELL EISENBAHNER 4/93 erscheint am 1.4.1993.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	**8,–**	28,–
4	**10,–**	35,–
5	**12,–**	42,–
6	**15,–**	52,50
7	**17,–**	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

❑ O
❑ W

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELLEISENBAHNER

Verbleib von DR-Dampflokomotiven 1992

Zahlreiche Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn wurden im zurückliegenden Jahr verkauft, ausgeliehen, aber auch zerlegt. Nachdem die Lokomotive 44 2350 im September 1992 zerlegt worden war (siehe Tabelle), wies die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn ein Zerlegestop für alle Dampflokomotiven an, da möglichst zahlreiche Maschinen verkauft werden sollen. Die vorstehende Übersicht enthält die im zweiten Halbjahr 1992 verkauften, ausgeliehenen und zerlegten Dampflokomotiven sowie einige andere Triebfahrzeuge.

Betr.-Nr. 1)	letzter Standort	Abgabe an	Bermerkungen
01 1533	Bw Glauchau	ÖGEG, Linz	HU Raw Mei 15. 09.92, ex Hzl Pößneck
35 1021	Textil-Fa., Zittau	2)	Hzl
41 1122	Nordhausen	2)	Hzl Tabak-Fabrik
41 1231	Bw Güsten	3)	
44 1182	Bw Güsten	Staßfurt	Trad.-Bw e. V.
44 1338	Bw Eisenach	Gerstungen	IGE Werrabahn
44 1486	Bw Güsten	3)	
44 1593	Bw Chemnitz	Staßfurt	Privat
44 2351	Bw Chemnitz	Wülknitz	VSE
44 2397	Bw Nordhausen		
44 2661	Bw Bautzen	ÖGEG, Linz	
50 1002	Bw Reichenbach	ÖGEG, Linz	
50 3506	Bw Dresden	ÖGEG, Linz	
50 3519	Bw Glauchau	ÖGEG, Linz	
50 3539	Bw Nossen	Nördlingen	Bay. EM
50 3545	Bw Wismar	4)	
50 3575	Aschersleben	2)	Hzl Zucker-Fabrik Ersatzteilspender
50 3616	Bw Chemnitz	Chemnitz	VSE
50 3655	Bw Chemnitz	Eb-Trad. e.V.	TWE (z.Z. Raw Mei)
50 3670	Bw Reichenbach	Basdorf	Privat (ex Bw Glauchau)
50 3684	Bw Halberstadt	Schwalm-Knüll	Bw Treysa
50 3689	Bw Reichenbach	ÖGEG, Linz	
50 3691	Bw Wittenberge		
50 3695	Bw Güsten	3)	
50 3696	Bw Glauchau	Royal-Gastst.	Aalen
50 3703	Aschersleben	2)	Hzl Zucker-Fabrik
52 2202	Spitzkunnersdorf	2)	Hzl Textil-Fabrik
52 5448	Bw Engelsdorf	Leipzig	EM Bayerischer Bf
52 8009	Bw Chemnitz		
52 8012	Bw Zittau	Royal-Gastst.	Aalen
52 8038	Bw Zittau		
52 8055	Bw Bln.-Schönew.	Hechingen	EF Zollernbahn
52 8047	Bw Zittau	Frankfurt (Main)	„Historische Eisenbahn"
52 8077	Bw Engelsdorf	Kochertal	Dampflok Betriebsgesellschaft mbH
52 8079	Bw Bln.-Schönew.	4)	
52 8096	Bw Altenburg	ÖGEG, Linz	
52 8124	Bw Glauchau	ÖGEG, Linz	ex Bw Kamenz
52 8118	Bw Bln.-Schönew.	Schweiz	
52 8141	Bw Angermünde	Hammeln	Privat
52 8152	Bw Bln.-Schönew.	Nördlingen	Bay. EM
52 8173	Bw Güsten	Staßfurt	Privat
52 8177	Bw Bln.-Schönew.	Schöneweide	Dampflokfreunde Berlin
52 8184	Bw Güsten	Staßfurt	Trad.-Bw e. V.
52 8186	Bw Engelsdorf	Kochertal	wie 52 8077
52 8195	Bw Zittau	Royal-Gaststätte	noch Hzl Bw Zittau
52 8200	Bw Bautzen	Royal-Gaststätte	noch in Löbau
86 1049	Bw Chemnitz	Chemnitz	VSE
86 1056	Bw Aue	ÖGEG, Linz	
86 1501	Bw Aue	ÖGEG, Linz	
99 1542	Bw Nossen	Jöhstadt	IG Preßnitztalbahn
99 1568	Bw Nossen	Jöhstadt	IG Preßnitztalbahn
99 1582	Bw Nossen	Schönheide	IG Museumsbahn
99 1586	Bw Aue	Schönheide	IG Museumsbahn
99 715	Bw Nossen (Radeb.)	Wilsdruff	VSE
220 338	Bw Gera	Gerstungen	IGE Werrabahn
228 119	Bw Wustermark	Regentalbahn AG	
228 168	Bw Wustermark	RAG	
228 548	Bw Wustermark	RAG	5)
228 550	Bw Wustermark	RAG	5)
228 552	Bw Wustermark	RAG	5)
399 701	Bw Aue	Jöhstadt	IG Preßnitztalbahn
„107 004"	Karsdorf, Zementw.	Eisenbahnfreunde Klingenthal	ex. Trad.-Lok V 75 004 Bw Leipzig Hbf Süd
182 009/ 182 010 SVT Köln	Bln.-Schöneweide	Raw Leipzig	Ersatzteilspender für 183 251 (SVT Leipzig)
52 8109	Bw Bautzen	Gerstungen, IGE	leihweise
86 607	Steinkohlenwerk Zwickau	Eisenbahnfreunde Klingenthal	leihweise
228 132	Bw Leipzig Hbf Süd	Großpösna	leihweise
220 159	Bw Eisenach	Gerstungen, IGE	leihweise
52 8027	Bw Engelsdorf	Bw Falkenberg	4/92 zerlegt
52 8101	Bw Halle G	Bw Falkenberg	4/92 zerlegt
44 2350	Bw Bln.-Schöneweide	–	4/92 zerlegt

Anmerkungen:

1) Betriebsnummer bei Dampflokomotiven gültig bis 1991, bei Diesellokomotiven ab 1992;
2) Privatmann aus Paderborn läßt Lok in der Werkstatt Klostermansfeld aufarbeiten;
3) Vorkaufsrecht an Traditions-Bw Staßfurt e.V. erteilt, wenn Lok im Z-Park;
4) Privatmann aus Celle erhielt Vorkaufsrecht, wenn Lok im Z-Park; Lok verbleibt aber im Heimat-Bw!
5) ehem. Regierungslok, zur I4 in RAG-Werkstatt (Bw Reichenbach);

HB, SK, MR

Ausgewählte Dampflok-Standorte

Die Hauptverwaltung der DR konzentrierte die Dampflokomotiven an bestimmten Sammelorten. In der Rbd Halle ist das Staßfurt, wo sich derzeit folgende Maschinen befinden: 01 005, 41 1103, 41 1150, 41 1185, 41 1231, 44 1182, 44 1486, 44 1593, 44 2663, 50 3520, 50 3535, 50 3556, 50 3564, 50 3618, 50 3681, 50 3682, 50 3695, 50 3700, 50 3705, 50 3707, 52 8076, 50 8131, 50 8147, 50 8150, 50 8173, 50 8180, 50 8184, 50 8189, 95 6676.
Im Bw Güsten stehen: 50 3552, 50 3626 und 50 3606 (Bw Oebisfelde)
Im Bw Halberstadt stehen: 50 3557, 50 3631, 50 3652, 50 3708 und 52 8132 sowie der Dampfspender ex 22 064.
Im Bw Falkenberg (Elster) befinden sich halbzerlegt: 50 3568 (ex Halle G), 52 8063 (Falkenberg), 52 8092 (Falkenberg), 52 8175 (Altenburg) sowie zwei Werklokomotiven des ehem. BKK Bitterfeld (ex 254 082 und 254 089).
Veränderungen gibt es seit Anfang 1993 im Bw Berlin-Schöneweide.
Die Lokomotiven 52 8095, 52 8129, 52 8118 und 52 8152 wechselten in den Z-Park. Hinzugekommen sind jedoch 052 134 (ex Elsterwerda) und 052 163 (ex Cottbus). Vorhanden sind außerdem 088 525 (52 6666), 052 079, 52 8177 und 52 8087.

Im Mai wird die Kesselfrist der Cottbusser 44 225 ablaufen. Die dem Lausitzer Dampflokclub erhörende Maschine wird nicht wieder aufgearbeitet. An ihre Stelle wird die Lokomotive 03 204 treten, die viele Jahre auf einem Sockel vor dem Bw Cottbus gut gepflegt zu bewundern war. Die Aufarbeitung ist in Polen vorgesehen.

mr, stk, kb

Umgesetzte Straßenbahnfahrzeuge 1992

Diese Zusammenstellung berücksichtigt nur Betriebe in den neuen Bundesländern.

Von	Wagen-Nr	Typ	nach	Wagen-Nr.	Bemerkungen
Erfurt	531–535	KT4D	Görlitz	12, 13, 16, 14, 15	
Görlitz	4, 9, 13, 14, 15	T-57	Jena	100, 117, 125, 133, 141	
Görlitz	6, 19, 20, 21	T-57	Jena		1)
Görlitz	60, 61, 59	B-57	Jena	176, 184, 207	
Görlitz	50	BZ 70	Jena	210	
Görlitz	58, 71	B-57	Jena		1)
Brandenbg.	207, 208	B-57	Jena		1)
Stuttgart	727	GT 4	Halberstadt	152	
Stuttgart	648, 547, 551, 549, 550, 455	GT 4	Halberstadt		1) 455-Ersatzteilspender
Plauen	61, 63	T-57	Bad Schandau		1)
Plauen	94	T-57	Halle		1) A-Tw.
Plauen	72	T-57	Klingenthal		mus. Zwecke
Gotha	206	G-4/59	Erfurt	178	Hist.G-Tw.
Gotha	37	T2D	Erfurt		1) A-Tw.
Gera	101	ET 54	Rostock		1) Hist. Tw
Cottbus	17	KT4D	Schöneiche		17
Duisburg	1045, 1046, 1047 1048, 1049, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1059	GT 8	Dessau	001–003 004–005, 008 009–011 012, 014	
Duisburg	1050, 1052, 1058	GT 8	Dessau		1)
Erfurt	18	Platte ex GK	Frankfurt (Oder)		1) A-Bw.
Leihweise Umsetzungen:					
Bremen	801	GT 6	Schwerin	Probef. leihw.	
Berlin	573	Bw	Rostock	Jubiläum, leihw.	Pferdebahnw.
Woltersdorf	7	KSW	Rostock	Jubiläum, leihw.	
Schwerin	26	Altbau	Rostock	Jubiläum, leihw.	
Gera	29	Altbau	Würzburg	unveränd.	Jubil., leihw.
Zwickau	7	Altbau	Würzburg	unveränd.	Jubil., leihw.
Plauen	51	Altbau	Würzburg	unveränd.	Jubil., leihw.
Erfurt	92	Altbau	Würzburg	unveränd.	Jubil., leihw.

1) 1992 noch nicht im Einsatz

Anmerkungen
Der im Jahre 1991 von der Bremer Straßenbahn nach Rostock gelieferte A-Tw. LW 1 wurde nach Umbau zum Hist. Triebwagen 134 in Rostock ausgestellt und kam anschließend zurück zur Bremer Straßenbahn.

Von Potsdam wurden die KT4D 007 II und 019 zur Mittenwalder Gerätebau GmbH geliefert. Der weitere Verwendungszweck bleibt abzuwarten.

V. Von-

Fahrzeug-Umnummerung in Berlin

Die Straßenbahnfahrzeuge der ex-BVB werden seit kurzem umgezeichnet, um sie in das Nummernsystem der BVG zu integrieren. Die meisten zweiachsigen Wagen dürften allerdings nicht mehr umgezeichnet werden. Diese Oldtimer werden demnächst durch TATRA-Fahrzeuge ersetzt werden. Auf längere Sicht im Einsatz werden lediglich Zweirichtungsfahrzeuge auf der Linie 84 bleiben.

M. Mertins

Nummernschlüssel für Straßenbahnfahrzeuge der BVG

TZ 69	(Triebwagen, Zweirichtung 2 Achsen)	3001 - 3018
TE	(Triebwagen, Einrichtung 2 Achsen)	3050 - 3301
BE	(Beiwagen, Einrichtung 2 Achsen)	3400 - 3644
BZ 69	(Beiwagen, Zweirichtung 2 Achsen)	3701 - 3738
TDE	(Triebwagen, Einrichtung, Drehgestell)	3805 - 3863
BDE	(Beiwagen, Einrichtung, Drehgestell)	3904 - 3999
-	(Sonderfahrzeuge)	4501 - 4694
KT4D	(Mod Kurzgelenktriebwagen, 4 Achsen)	60001 -
T6A2	(Triebwagen, 4 Achsen, Thyristor)	8101 - 8218
B6A2	(Beiwagen, 4 Achsen)	8501 - 8559
KT4D	(Kurzgelenktriebwagen, 4 Achsen)	9004 - 9521
KT4Dt	(Kurzgelenktriebwagen, 4 Achsen, Thyristor)	9692 - 9882





Škoda am Ende?

Der größte tschechische Maschinen- und Kraftwerksbauer, Škoda in Plzeň, steht vor der Pleite. Zum Konzern gehört die renommierte Lokomotivfabrik, an der sich die Siemens-Verkehrstechnik mit 51 Prozent beteiligen wollte. Im September 1992 teilte Škoda dem neuen Partner mit, daß man die Produktion einstellen wolle. Begründet wurde dies mit einer hohen Kreditbelastung von 4,4 Milliarden Kronen (rund 250 Millionen DM) sowie mangelnder Liquidität.
Auf dem Hof der Fabrik stehen rund 35 fertige Elloks, die u. a. von der UdSSR und Bulgarien bestellt waren. Bis heute konnte zwischen beiden Konzernen nicht geklärt werden, wer für die finanziellen Altlasten von Škoda haftet. Anfang Dezember 1992 wurde erklärt, daß alle Verhandlungen gescheitert seien. Vor Weihnachten hieß dann aber wieder, es gäbe noch Chancen. Welche konnte aber niemand sagen. Auf dem Bild: Bestellt durch die ehemalige UdSSR, heute bestimmt für die Ukraine, aber kein Geld, um sie zu kaufen: die Breitspurlok des SŽD-Typs CS7.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Doppelstock-Steuerwagen aus Görlitz

In der Waggonbau Görlitz GmbH wurden im Dezember 1992 die ersten Doppelstock-Steuerwagen einer 100 Fahrzeuge umfassenden Serie fertiggestellt.
Im Vergleich mit den bisher gebauten Doppelstockwagen gibt es nur noch eine Gemeinsamkeit, die doppelstöckige Anordnung der Fahrgasträume.
Glaswände und Vollglastüren trennen die Funktionsbereiche und ermöglichen den freien Blick durch den gesamten Wagen. Aus Sitzbänken wurden Einzelsitze mit textilen Bezügen in unterschiedlichen Farbtönen für die 1. und 2. Klasse. Im Unterstock wurde ein Fahrgastraum der 2. Klasse als Mehrzweckbereich für Rollstuhlfahrer und Reisende mit Fahrrädern oder sperrigem Gepäck eingerichtet. Eingebaut wurde eine behindertengerechte Toilette mit einem Vakuum-WC-System des Typs Semvac. Die neuen Doppelstock-Steuerwagen kommen bei den S-Bahnen der Deutschen Reichsbahn in Dresden, Leipzig, Halle (Saale), Magdeburg und Rostock sowie im Regionalverkehr Berlin zum Einsatz.
Gleichzeitig werden zahlreiche Doppelstock-Einzelwagen früherer Baujahre im Raw Wittenberge modernisiert. Die Bilder zeigen links den Neubau-Steuerwagen aus Görlitz (Gattung DABgbuzf) für die S-Bahn in Rostock und rechts den Modernisierungs-Steuerwagen bei der Leipziger S-Bahn.

Text und Fotos: W. Theurich, Görlitz

ICE-Faltenbalg zwischen IC-Wagen

Versuchsweise erhielten im Herbst 1992 zwei zusammengekuppelte IC-Wagen der Bauart Armz der DB einen ICE-Faltenbalg. Zu beachten sind die jeweiligen Wagenenden. Der Faltenbalg umschließt die Kupplung. Entdeckt wurde die Neuerung am EC 129 „Anton Bruckner" Hamburg–Linz. Wer kann zu diesem Versuch nähere Angaben machen?

Text und Foto: St. Hänisch, Mainz



Werklokomotive wird umgespurt

Die Märkische Museums-Eisenbahn im sauerländischen Hüinghausen bei Plettenberg hat vom Kraftwerk Wölfersheim eine 900-mm-spurige Diesellokomotive erhalten, die nun auf Meterspur gebracht werden muß. Das 200 PS starke und 24 t schwere Fahrzeug wurde 1957 von Krupp unter der Fabriknummer 3819 gebaut. Die Lokomotive soll überwiegend im Arbeitszugdienst eingesetzt werden.



Das Bild zeigt die Lokomotive auf einem Rollwagen aus Halle (Saale) von der dortigen, inzwischen stillgelegten Industriebahn.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

NACHRICHTEN

■ 12 Lokomotiven der DB-Baureihe 103 wurden im Herbst vergangenen Jahres zunächst abgestellt, da Materialermüdungserscheinungen an den Drehgestellen festgestellt wurden. Inzwischen sind die Maschinen wieder im Einsatz, allerdings mußte ihre ansonsten auf 200 km/h festgelegte Höchstgeschwindigkeit um 40 km/h reduziert werden. MEB

■ Die 1952 durch Ausgliederung der ehemaligen Fakultät für Verkehrswissenschaften der Technischen Hochschule Dresden als spezielle Lehr- und Forschungseinrichtung gegründete Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" wurde, wie bereits gemeldet, mit Wirkung vom 30. September 1992 aufgelöst und ist als Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List" an die Technische Universität zurückgekehrt. Sie verfügt derzeit über acht Professuren und soll im Endausbau 30 Professuren umfassen.
Gegliedert wird die Fakultät in vier Abteilungen. Zur ersten Abteilung gehören die Institute für Verkehrsplanung, für Verkehrssystemtheorie und Verkehrsqualität, für Transportlogistik, für Land- und Luftverkehr sowie für Verkehrsinformationssysteme. Die zweite Abteilung besteht aus dem Institut für Verkehrswegebau. Zur dritten Abteilung gehören die Institute für Theoretische Grundlagen der Fahrzeugtechnik, für Schienenfahrzeugtechnik, für Luftfahrzeugtechnik sowie für Verbrennungsmotoren und Kraftfahrzeuge. Die vierte Abteilung besteht aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr. MEB

■ Ungeachtet möglicher Rationalisierungsmodelle möchte die DR größter Anbieter im Regionalverkehr Ostdeutschlands bleiben. Das erklärte die Leiterin für den Nahverkehr, Angelika Albrecht, kürzlich auf einem Fachseminar. In den nächsten Monaten will die DR damit beginnen, die S-Bahnhöfe in den Ballungszentren zu erneuern. Der Umfang des derzeitigen Streckennetzes sei jedoch wegen der hohen Kosten nicht zu halten. ms

■ Die weltberühmte Indian-Pacific-Bahn ist gerettet. Die australische Regierung übernimmt die für die Sanierung erforderlichen 14 Millionen DM. Damit können auch künftig Touristenzüge auf der 4350 km langen Strecke von Sydney nach Perth rollen. Die Fahrzeit beträgt 65 Stunden. Auf 478 km führt die Strecke schnurgerade durch die Wüste. ms



Fahrscheinautomat und Zugauskunftei

Im Münchener Hauptbahnhof hat die Bundesbahn den ersten Universal-Automaten in Betrieb genommen, der sowohl Fahrplanauskünfte gibt als auch Fahrscheine für den Nah- und Fernverkehr verkauft. Dieser kombinierte Automat arbeitet „online", das heißt, er ist über eine ständig geschaltete Leitung mit einem Zentralrechner verbunden. Damit bietet er in den Sektoren Zugauskunft und Fahrscheinverkauf alle Möglichkeiten des Reisebuchungssystems START, an das er angeschlossen ist. Statt Eingabetasten verfügt der Automat über ein „Touch-screen", einen Bildschirm, auf dem durch Berührung zwischen Alternativen gewählt werden kann. Mit Hilfe solcher sogenannter Menüs führt er – in Deutsch, Englisch, Französisch – den Benutzer Schritt für Schritt zur gewünschten Auskunft und dem passenden Fahrschein. Neulinge werden über den „Beratungsdialog" mit erklärenden Zwischenschritten geführt. Oftfahrer können durch Wahl des „Schnelldialogs" die Fahrscheinausgabe beschleunigen.
Bezahlt werden kann am neuen „Universalgenie" mit neuen Banknoten zu 10, 20 oder 50 Mark und Münzen von 10 Pfennig bis 5 Mark. Zusammen mit dem Fahrschein gibt er Wechselgeld zurück. Bis 1994 soll er auch auf bargeldloses Bezahlen mit EC-Karte oder Kreditkarten eingerichtet sein. Wenn die neue BahnCard die Funktion als Zahlungsmittel übernommen hat, kann der Automat auch sie akzeptieren.

Text und Foto: DB

Statt Stillegung moderne Triebwagen



Auf der ehemaligen Bundesbahnstrecke Grävenwiesbach–Friedrichsdorf (KBS 637) verkehren jetzt moderne LHB-Triebwagen. Die von der Stillegung bedrohte Strecke war 1989 vom Hochtaunuskreis gekauft worden. Bis zum September 1993 soll sie in den Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund (FVV) integriert werden. Die elf neuen Triebwagen des Typs VT2E (Bild) sind bereits ausgeliefert. Um einen Stillstand zu vermeiden, wurden einige Fahrzeuge bis September 1992 vorübergehend auf der Frankfurt-Königssteiner Eisenbahn eingesetzt.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Abschied von der Kanonenbahn

Seit dem 1. Januar 1993 wird die Nebenbahn Leinefelde–Dingelstedt–Geismar (KBS 603) nur noch bis Küllstedt befahren, da der aus Schweißeisen gebaute Viadukt über dem Ort Lengenfeld unterm Stein derart starke statische Mängel aufweist, daß er gesperrt werden mußte. Zwischen Küllstedt und Geismar fahren Omnibusse im Ersatzverkehr. Der Reiseverkehr war auf dieser Strecke schon immer gering und seit 1990 weiter rückläufig. Der Güterverkehr wurde bereits in den 60er Jahren eingestellt.
Einst war diese Strecke Bestandteil der Kanonenbahn Berlin–Wiesenburg–Wetzlar, erhielt aber nie die vorgesehene strategische Bedeutung. Seit Kriegsende war die Strecke wegen beschädigter Kunstbauten unterbrochen und endete nach der Teilung Deutschlands auf östlicher Seite in Geismar; auf westlicher Seite wurde sie abgebaut. Auf dem Bild: Der Personenzug 18569 bei Einfahrt in den Haltepunkt Großbartloff am 6. August 1990. Im Hintergrund der Heiligenbergtunnel.



Text und Foto: H.-D. Weigelt, Berlin



Eisenbahnbrücke für ICE Leipzig–Dresden

Riesas Eisenbahnbrücke über die Elbe (Bild), die nunmehr vierte in der Geschichte, wird bis 1999 eine Schwester erhalten. So sieht es das Projekt zum Ausbau für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden vor. Damit wird die Strecke auch ihre „Jungfräulichkeit" verlieren, denn bisher war sie 153 Jahre in unveränderter Linienführung betrieben worden.
Für künftige Geschwindigkeiten von 200 km/h ist die originale Trasse nicht mehr geeignet, so daß etwa 40 km Neubauabschnitte – mit Umfahrungen der Städte Wurzen und Riesa – und die Abflachung zahlreicher Radien notwendig werden.
Wenn dann ab 1999 Tempo 200 angesagt ist, reduziert sich die heutige Fahrzeit von eineinhalb Stunden auf 45 Minuten.
22,675 Milliarden Mark werden dann verbaut sein.

Text und Foto: K. Bünger, Doberlug-K.

NACHRICHTEN

■ Die für Januar 1993 vorgesehene Fusion zwischen der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen AG Berlin (MITROPA) und der Deutschen Service-Gesellschaft der Bahn mbH Frankfurt (Main) (DSG) konnte nicht vollzogen werden. Grund: Weder die als Bedingung angestrebte Sanierung der MITROPA noch die Konsolidierung der DSG sind erreicht worden. Das Betriebsergebnis der MITROPA für 1992 wird auf ein Minus von sechs bis sieben Millionen DM geschätzt. dl

■ Die Spaltung der bisherigen Tschechoslowakei in einen selbständigen Tschechischen und Slowakischen Staat hatte auch die Teilung der bisherigen gemeinsamen Staatsbahn ČSD per 1. Januar 1993 zur Folge.
Die neuen Bahnverwaltungen heißen in der Tschechischen Republik CESKÉ DRÁHY (Tschechische Bahnen), in der Slowakei ZELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY (Eisenbahnen der Slowakischen Republik). In beiden Republiken wurden Verkehrsministerien eingerichtet. Nach Beschluß der Tschechoslowakischen Regierung wird der ČSD-Wagenpark 2:1 geteilt. Zwischen den bisherigen Landesteilen Tschechei und Slowakei sind sieben „Übergänge" für den Eisenbahnverkehr im Betrieb. PR

■ Als erstes Land in Europa führen die SBB in Regionalzügen nur noch Nichtraucherplätze. Der Wagenpark wird derzeit entsprechend umgerüstet. In Fernzügen soll ein Viertel der Kapazität eines Zuges für Raucher reserviert bleiben. Phü

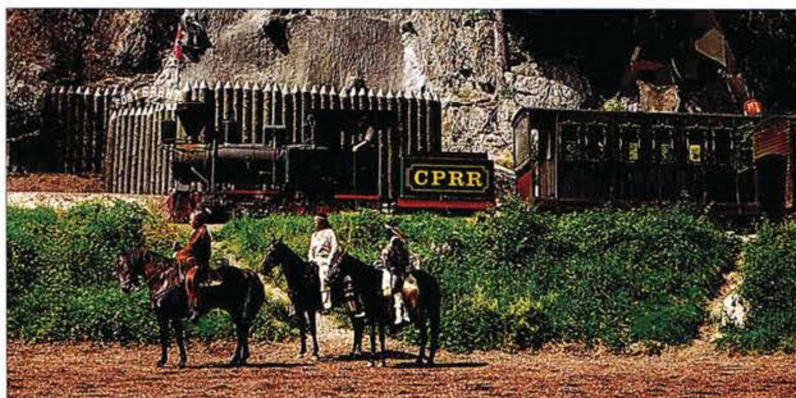
■ Die Waggonbau Ammendorf GmbH liefert 1993 insgesamt 850 Weitstrecken-Reisezugwagen in die GUS-Staaten. MS

■ Mit Beginn des Wintersemesters hat die am 16. Juli 1992 gegründete Fachhochschule für Wirtschaft und Technik Dresden in den Räumen der ehemaligen Hochschule für Verkehrswesen den Lehrbetrieb in den Studiengängen Allgemeiner Maschinenbau, Fahrzeugtechnik, Produktionstechnik des Maschinen-, Fahrzeug- und Elektromaschinenbaus, Chemieingenieurwesen/Umwelttechnik, Allgemeine Informatik, Elektrotechnik, Automatisierungstechnik, Wirtschaftsinformatik, Betriebswirtschaft, Wirtschaftsingenieurwesen, Verkehrs- und Tiefbau, Konstruktiver Ingenieurbau, Architektur, Vermessungswesen sowie Kartographie aufgenommen. Der Studiengang Gartenbau/Landespflege folgt im kommenden Frühjahrssemester. Nach dem Abschluß der Aufbauphase soll die Hochschule jährlich 1000 Studenten immatrikulieren.

NE-Züge befahren DB-Strecke

Die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (EVB) hat den Güterzugübergabeverkehr zwischen EVB-DB-Übergabebahnhof Osterholz-Scharmbeck und Bremen Rbf übernommen. Da der Bahnhof Osterholz-Scharmbeck ferngesteuert wird, müssen sich die EVB-Lokomotivführer vor dem Befahren der DB-Gleise beim zuständigen Fahrdienstleiter in Bremen-Burg über Funk melden. Außer freitags am frühen Abend fahren die EVB-Lokomotiven gezogenen Züge an jedem Werktag in den frühen Morgenstunden.

Text und Foto: K.-D. Thuy, Bremen



Eisenbahnüberfall inbegriffen

Die Karl-May-Festspiele im sauerländischen Elspe bieten auch Fans von Schmalspurbahnen ein besonderes Schauspiel. Mitten über die fast 100 Meter breite Naturbühne verläuft ein 760-mm-Gleis mit einer Wendeschleife an jedem Ende. Die Gesamtstrecke ist 820 Meter lang. Wenn auf der Bühne nicht gespielt wird, kann sie von den Gästen befahren werden. Dafür existieren drei Personenwagen aus dem Jahre 1938 (O&K, Dortmund-Dorstfeld), die einst der Zillertalbahn gehörten.

Wenn der Zug „mitspielt", dann werden zwei Wagen mit Attrappen zugehängt und eine kleine Dampflok von Krauss & Co., Linz, hat ihren großen Auftritt. Der Zug kommt durch einen kleinen Tunnel auf die Bühne gedampft und wird prompt von den Komantschen überfallen. Die als Westernlok hergerichtete Krauss-Maschine aus dem Jahre 1917 wurde mit einem Schlepptender gekuppelt. Es existiert noch eine Reservelok aus dem Jahre 1915 (ebenfalls Krauss & Co., Linz) für die allerdings keine extra Schlepptender vorhanden ist.

Beide Loks stammen, wie die Wagen, aus Österreich, und zwar von der Firma Gebr. Böhler & Co. AG in Kapfenberg.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

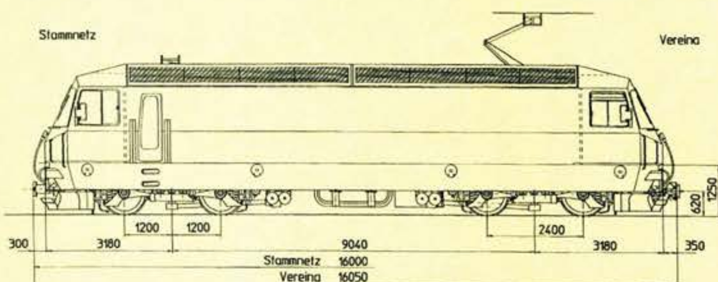


Gleichstromloks für die Niederlande

Derzeit werden an die Niederländischen Eisenbahnen 81 Gleichstromlokomotiven der Baureihe 1700 geliefert. Diese Lokomotiven mit einer Leistung von 4 MW sind mit Thyristor Steuerung ausgerüstet. Vorrangig für die Beförderung von Doppelstock-Wendezügen vorgesehen, erhalten die Maschinen an einer Seite, wie auch die Doppelstock-Steuerwagen, automatische Mittelpufferkupplungen. Auf dem Bild: Lokomotive 1728 in Boxtel während der Endprüfung.

Text und Foto: G. van Alphen, Utrecht

Neubaulokomotiven für die Rhätische Bahn



Wegen des akuten Triebfahrzeugmangels bei der Rhätischen Bahn (RhB) – im vergangenen Jahr war bereits eine alte HGe 4/4 I, Nr. 37 der Furka-Oberalp-Bahn, angemietet worden –, als Ersatz für ältere Fahrzeuge und für die künftigen Autotransportzüge durch den im Bau befindlichen Vereina-Tunnel beschafft die RhB derzeit neue Elektrolokomotiven. Als Typ Ge 4/4 bezeichnet, erhalten diese Lokomotiven modernste Umrichtertechnik, die in der Schweiz vor einiger Zeit erstmals mit den neuen Regelspur-Lokomotiven für die Bodensee-Toggenburg-Bahn und die Sihltal-Bahn eingeführt wurde und inzwischen auch in den SBB-Lokomotiven der Reihen 450 und 460 erfolgreich verwendet wird.

Die Fahrdrahtspannung beträgt bei der meterspurigen RhB allerdings nur 11 kV/16 2/3 Hz, so daß die Technik ein wenig verändert werden muß. Die Lokomotiven fahren maximal 100 km/h und entwickeln eine maximale Leistung von 3200 kW. Sechs der neuen Lokomotiven (vorgesehene Nummer 641–646) sind für das RhB-Stammnetz vorgesehen und werden dort auch schwere Reisezüge, wie den Glacier-Express, ziehen. Drei weitere Maschinen (vorgesehene Nummern 647–649) sind für den Autozugtransport durch den Vereina-Tunnel vorgesehen.

M. Luckmann; Zeichnung: SLM

NACHRICHTEN

■ Die Reichsbahnbaudirektion der Deutschen Reichsbahn (Rbbd) wird in eine Zentrale Dienststelle Eisenbahnbau (EBB) umgewandelt. Die EBB gilt als Zwischenstufe bis zur einheitlichen Ausrichtung der Auftragnehmerkapazitäten von DB und DR für den Geschäftskreis Bahnbau.

Der EBB, die nicht als Direktion gilt, werden die Gleisbaubetriebe Berlin, Bitterfeld, Magdeburg und Naumburg, der Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb Berlin, der Ingenieurbaubetrieb Dresden, der Stahlbau Dessau, das Werk für Gleisbaumechanik Brandenburg, das Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg und das Schwellenwerk Zernsdorf unterstellt.

MEB

■ Die Verwaltungsräte der Bahngesellschaften Interfrigo und Intercontainer haben der Zusammenlegung ihrer Unternehmen per 1. Juli 1993 zugestimmt. Die Firmenbezeichnung wird „Intercontainer-Interfrigo" mit der Kurzform ICF sein. Eigentümer der ICF bleiben ausschließlich die 26 Bahnen, die bereits bisher über das Kapital von Interfrigo und Intercontainer verfügten. Als Rechtsform wird die Genossenschaft belgischen Rechts mit Sitz in Brüssel beibehalten. Die Generaldirektion verbleibt in Basel. Die Fusion soll zu keinen Kündigungen von Mitarbeiternführen.

IF

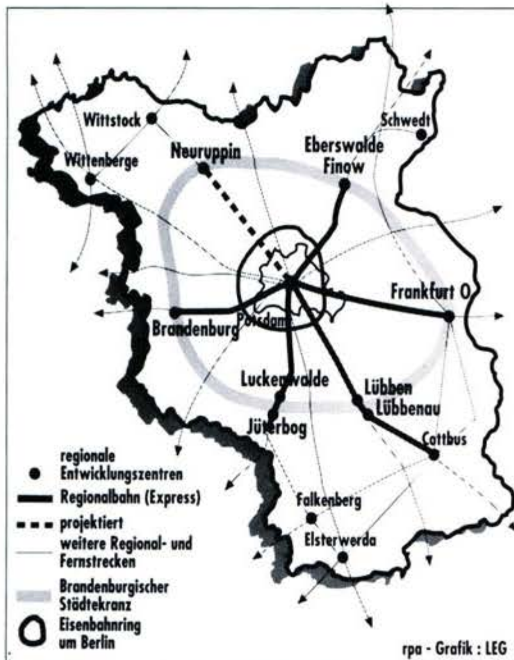
■ Um den ständig steigenden Verkehr auf der Rhätischen Bahn (RhB) zu bewältigen, wird der Reisezugwagenpark im Rahmen eines Teilerneuerungsprogrammes um 16 Fahrzeuge des Typs EW IV erweitert. Die meisten Wagen sind für die Berninastrecke vorgesehen. Sie erhalten im Gegensatz zu früheren Bauarten wesentlich größere Fenster, Teppichböden in der 1. Klasse, ein geschlossenes WC-System und Drehgestelle des Typs SIG 90. Hergestellt werden die Vierachser im Werk Altenrhein der Schindler-Waggonbau-Fabrik.

ml

■ Die Regierung der chinesischen Provinz Fujian hat ein Jointventure-Abkommen mit der japanischen Ikawa Investment-Gesellschaft über den Bau einer 280 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Fuzhou nach Xiamen abgeschlossen. Japan will 70, China 30 Prozent des 3-Milliarden-Mark-Projektes finanzieren. Auf der Strecke sollen Zehn-Wagen-Shinkansen-Züge eingesetzt werden. Die Fahrzeit für die 280 km soll bei sechs Zwischenhalten 65 Minuten betragen.

MEB

Mit 160 km/h durchs Land Brandenburg



Das Land Brandenburg beabsichtigt mit der deutschen Bahn-AG ein Regional-Expreßbahnsystem aufzubauen. In den nächsten Jahren sollen moderne Elektro- und Dieseltriebzüge überwiegend mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fahren und die wichtigsten Städte im Land Brandenburg sowohl mit Potsdam als auch mit Berlin innerhalb von 40 Minuten verbinden (siehe Grafik). Vorgesehen ist ein 30-Minuten-Takt.

K. Kieper, Ahrensfelde



Heinrich-Hertz-Preis für Dieter Ludwig

Der Leiter der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Dieter Ludwig, hat am 29. Januar '93 den mit 20 000 DM dotierten Heinrich-Hertz-Preis der Badenwerk-Stiftung erhalten. Der Preis wurde Ludwig für seine Verdienste bei der Einführung des Zweisystem-Stadtbahnwagens und der damit ermöglichten kostengünstigen und schnellen Erweiterung des Stadtbahnnetzes in der Region zuerkannt (siehe MEB 1/93).
Der Rektor der Technischen Universität Karlsruhe, Prof. Heinz Kunle, sprach von einer „technischen Meisterleistung", die Diplom-Ingenieur Dieter Ludwig mit der Zweisystem-Technik gelungen sei. Ludwig wird unter der Hand als künftiger Chef eines Berliner Verkehrsverbundes gehandelt, hat aber diesbezügliche Gerüchte bislang nicht bestätigt.

Text und Foto: VBK

Stuttgart statt Dresden

Die im Heft 2/93, Seite 24, vorgestellte DIEMA-Diesellokomotive wurde an die Liliputbahn in Stuttgart und nicht nach Dresden geliefert. Die Maschine trägt den Namen SCHWOABFEIL und verbleibt auch inStuttgart.

mp.

Reko-Zweiachser werden durch TATRA-Fahrzeuge ersetzt

Die meisten der in Berlin verkehrenden Rekostraßenbahnzüge mit Fahrgestellen aus dem Jahre 1924 werden demnächst aufs Abstellgleis rollen. Derzeit vor allem im Stadtbezirk Pankow eingesetzt, sollen diese Wagen durch TATRA-Fahrzeuge ersetzt werden.
Auf längere Sicht im Einsatz bleiben lediglich die Zweirichtungsfahrzeuge auf der Linie 84. Sie wurde am 1. Januar 1993 zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und Altglienicke stillgelegt. Der Grund ist eine altersschwache Brücke über den Teltowkanal. Damit wurde nicht nur die älteste unverändert gebliebene Straßenbahnlinie – sie verkehrte mit dieser Bezeichnung vom 1. Dezember 1922 an – gekürzt, sondern auch die erste Straßenbahnstillegung unter BVG-Regie seit 1967 vollzogen. Auf dem Bild: Die letzte „84" an der Endstelle Am Falkenberg in Altglienicke am 1.Januar 1993 um 4.30 Uhr.

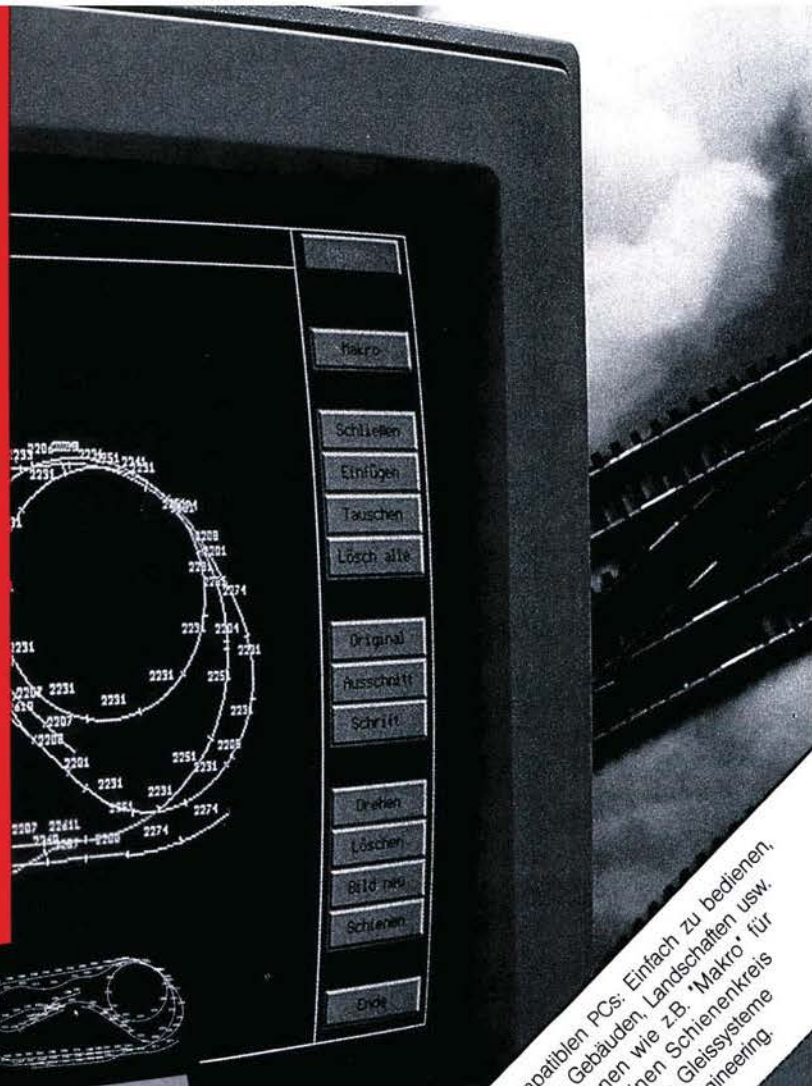
Text und Foto: C. Habermann, Berlin





PC-RAIL

Modellbahn-Planung mit Ihrem Computer



Noch nie war es so einfach, Modellbahnanlagen zu planen. Denn jetzt gibt es PC-RAIL von BUSCH. Ein modernes Grafikprogramm für alle IBM-AT-kompatiblen PCs: Einfach zu bedienen, intelligent und extrem präzise. Auf dem Bildschirm entsteht in kürzester Zeit eine komplette Anlage. Genau in der gewünschten Größe mit Gleisen, Signalen, Gebäuden, Landschaften usw. PC-RAIL verfügt über alle Modellbahn-Gleissymbole und Grundrisse für viele Bahnhöfe, Gebäude und Zubehörteile. PC-RAIL enthält Hilfsfunktionen wie z.B. 'Makro' für das schnelle Einfügen von Gleiskombinationen (Bahnhofsgleise, Gleisharfen usw.) oder 'Schließen' für die automatische Gleisauswahl, um einen Schienenkreis zu schließen. Gleispläne können gespeichert, verändert, erweitert, gedruckt oder in andere Grafikprogramme übernommen werden. PC-RAIL ist für alle Gleissysteme und Spurweiten lieferbar: Arnold, Fleischmann, LGB, Märklin, Trix und NEU ab Mai: Roco, Berliner TT-Bahnen, Atlas, Kato, Peco, Shinohara, Lionel und Micro Engineering.

TEST IT



Bitte senden Sie mir:

☐ 1 PC-RAIL Demoversion. Demoprogramm (mit Märklin-Kunststoffgleisen) mit eingeschränktem Funktionsumfang. Bitte die Schutzgebühr DM 29,50 auf das Postscheckkonto Karlsruhe (BLZ 660 100 75) 576 14-751 mit dem Vermerk 'PC-RAIL DEMO' überweisen.

☐ Weitere Informationen

Einsenden an:
BUSCH GmbH & Co.KG. PC-RAIL Software,
Postfach 1260, W-6806 Viernheim

Meine Anschrift:

Name

Straße

PLZ/Ort

Für gewöhnlich verwendet man die „Dackelbein-Analogie“ nur für Liebesgeschichten:
Erst waren sie zusammen – dann gingen sie auseinander – und nun sind sie wieder zusammen.
Ähnliches kann vom MEC Aschersleben gesagt werden: Erst bauten sie Modelleisenbahnen – dann arbeiteten sie Originalfahrzeuge auf – und nun bauen sie wieder Modelleisenbahnen. Uneingeschränkt gilt diese Aussage aber nicht, die Ascherslebener bauen zur Zeit sowohl an der großen als auch an der kleinen Eisenbahn.



Die Vorharz-Bahn

Die Gründung unserer Arbeitsgemeinschaft Aschersleben im Deutschen Modelleisenbahn-Verband fand im Februar 1964 statt. Eine Gruppe von Modelleisenbahn-Interessierten hatte sich zusammengefunden, um gemeinsam an einer Anlage in der Nenngröße H0 zu bauen. Schnell stellten sich auch die ersten Erfolge ein, denn die Freunde verstanden etwas von der Miniatur-Eisenbahn, und das Interesse an sinnvollen Freizeitbeschäftigungen war groß in der anhaltischen Kleinstadt. Doch dann kam fast das Aus, als uns Ende der 60ziger Jahre unser Arbeitsraum gekündigt wurde. Es konnte aber ein kleiner Laden gemietet werden, in dem eine winzige TT-Anlage aufgebaut wurde – der Beginn unserer großen Ausstellungsanlage.

Keine Frage – TT

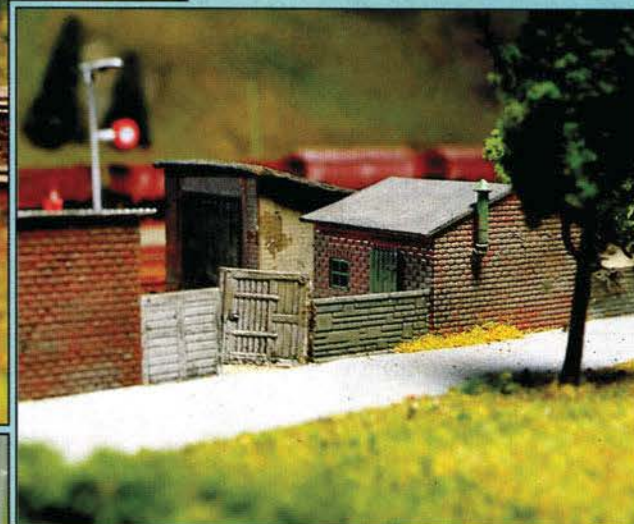
Er war so klein , unser TT-Anlagenraum, daß wir die Tür öffnen mußten, wenn wir einen Weichenhebel umlegen wollten (!). Um uns vergrößern zu können, suchten wir nach weiteren Möglichkeiten für die Unterbringung der Anlage. Daß diese in der Nenngröße TT aufgebaut werden sollte, war keine Frage mehr: Wir hatten die goldene Mitte dieser Spur schätzen gelernt und bewegten uns begeistert hinter der Fahne von Berliner TT-Bahnen. Als uns 1974 der Beiwagen VB 147 551 (Beiwagen zum Verbrennungstriebwagen der Bauart Stettin) von der Deutschen Reichsbahn als Eigentum überlassen wurde, schienen alle Platzfragen gelöst zu sein: Wir bauten in diesem Beiwagen eine Große TT-Anlage auf, mit der wir weit über unsere Heimatregion hinaus bekannt wurden. Heute gehört der Beiwagen zum Bestand unserer Museumsfahrzeuge, und wir sind stolz darauf, das einzige rollfähige Exemplar dieser Bauart zu besitzen.
Parallel zu dem Aufbau unserer rollenden Modellbahnanlage begann sich eine Gruppe von Eisenbahnfreunden mit der Geschichte des Culemeyer-Straßenrollers zu befassen, dessen Entwicklung eng mit der Stadt Aschersleben verbunden ist, fand doch der erste Regelverkehr mit diesem „fahrenden Anschlußgleis“, wie man den Culemeyer nannte, in unserem Ort statt. So entstand eine kleine Splittergruppe Culemeyer, die verschiedene frühe Typen des seltsamen Gefährts samt seiner Zugmaschinen in verschiedenen Maßstäben als Modelle nachbildeten. Inzwischen ist daraus eine ansehnliche Sammlung authentischer Stücke geworden, die, in Vitrinen ausgestellt, stets großes Interesse bei unseren Ausstellungen finden.

Anlagengeschichte

Zwar führen alle Überlegungen über eine kompakte Ausstellungsanlage (keine Module) meistens am Ende doch wieder zu der geschlossenen Streckenführung mit abzweigender Neben- oder Schmalspurbahn, aber ganz so einfach wollten wir es uns doch nicht machen. So entwickelten wir eine fiktive Streckengeschichte:
Die 1870 erbaute eingleisige Hauptbahn von Dedenstadt nach Ringelsheim führte unmittelbar am nordöstlichen Harzrand entlang. So verläuft die Strecke meistens im unteren Drittel der an-

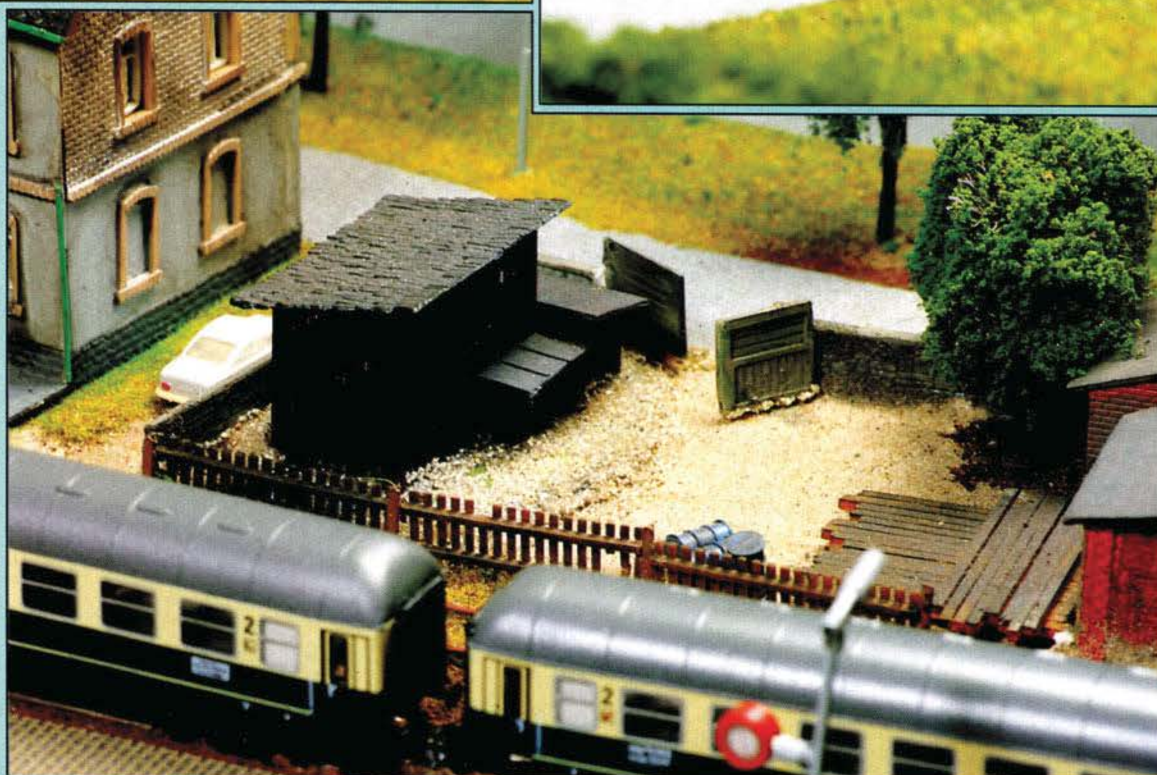
zum Teil liegen. In der Nähe des Bahnhofs Bernhardstal wurden während des zweiten Weltkrieges unterirdische Produktionsstätten der Rüstungsindustrie angelegt. Von der damals aufgebauten meterspurigen Werkbahn hat sich ein Reststück bis in die 70er Jahre hinein gerettet und kämpft mehr schlecht als recht gegen den zunehmenden Verkehrsträgerwechsel von der Schiene auf die Straße. Im Schotterwerk befinden sich noch Reste einer Feldbahn mit 600 mm Spurweite. Sie wird aber nur noch selten für innerbetriebliche Transporte genutzt.

Das ist die Situation, die unsere Anlage beschreibt. Der Betrieb sieht täglich einen Eilzug und zwei D-Züge sowie acht Personenzüge. Hinzu kommen täglich 12 Güterzugpaare und pro Richtung ein Nahgüterzug, wodurch die Strecke mehr als ausgelastet



steigenden Hänge. Auch um den Bau eines Tunnels kam man nicht herum. Bereits vor dem Bahnbau wurde das harte Felsgestein in vielen Steinbrüchen abgebaut, die nun mit Anschlußgleisen an die Bahn herangeführt wurden. Zwar ging die Abbauintensität nach dem zweiten Weltkrieg stark zurück, aber ein Steinbruch mit Anschlußgleis blieb erhalten. Im Bahnhof Bernhardstal zweigt eine Kleinbahn nach Haldesleben ab, die 1897 noch als Privatbahn gebaut wurde.

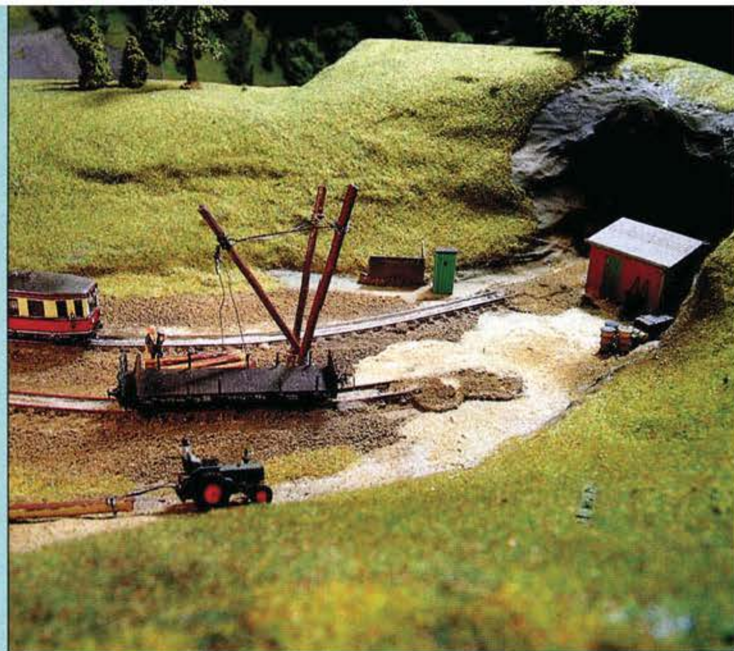
Nach dem Ende des Krieges und infolge der Bildung der Zonengrenzen wurde die Hauptstrecke unterbrochen. Auch das in den 30er Jahren gebaute zweite Gleis wurde nun für Reparationszwecke wieder demontiert. Der bis zum 13. August '61 eingeführte vereinfachte Nebenbahnbetrieb brachte danach die endgültige Stillegung des Reiseverkehrs. Die Schienen der abgebauten Gleise wurden als Schrott verkauft, die Schwellen blieben



Umleitung: Der Interzonenzug durcheilt den Bahnhof Bernhardstal. Der Hof der Bahnmeisterei ist wie leergefegt, die auch an anderen Tagen nicht mehr ausgelastet ist. Die Reichsbahndirektion hat deren Stillegung bereits beschlossen.



Durch eine wildromantische Schlucht des Vorharzlandes führt der Verlauf der Schmalspurbahn. Im Betrieb: ein selbstgebauter Triebwagen.

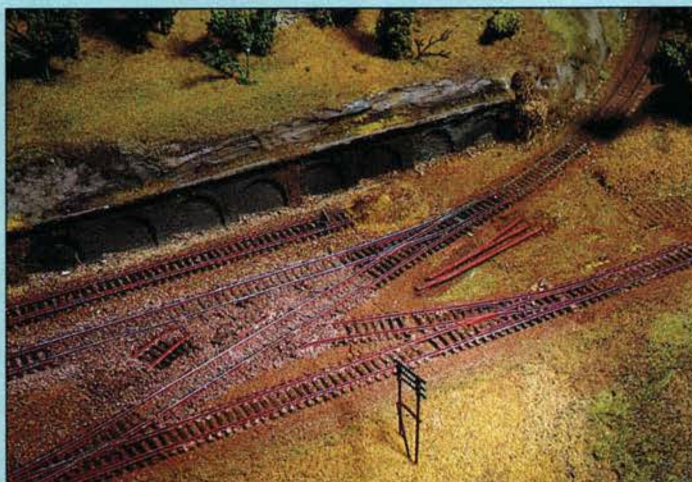


Früher wurden in dem Stollen Waffen produziert. Heute dient der vereinsamte Gleisanschluß der Schmalspurbahn der Stammholzverladung.

wird. Ganz eng wird es, wenn die Interzonenzüge nach Hannover infolge Bauarbeiten oder Havarien auf der Magistrale über unsere kleine Bahn umgeleitet werden.

Hauptsache: zerlegbar

Da unsere Anlage schon längst nicht mehr ihre Runden im Beiwagen dreht, sondern von Ausstellung zu Ausstellung geschleppt wird, mußte sie unbedingt zerlegbar sein. So wird die 6 m lange und 1,25 m breite Rahmenkonstruktion in drei handliche Teile von je 2 m Länge geteilt. Das bedeutet, daß die Konstruktionen der Gleisanlage und des Geländes möglichst leicht sein müssen. Schaumpolystrol, Papier und Pappmaché (in Leim aufgelöstes Zeitungspapier) sind die bevorzugten Baumaterialien. Dazu kommen Geländematten und bestreute Kleinflächen, deren Gestaltung mit einem Beflockungsgerät der Firma Noch vorgenommen wurde. Das Gleismaterial stammt von Pilz und Krüger. Als Weichenantriebe wurden 24-Volt-Postrelais verwendet und unterflur eingebaut. Das Neusilber-Schienenprofil wurde mittels Farbanstrichen gealtert und „verrostet". Die Gleisanlage wurde so gestaltet, daß eine Erweiterung der Anlage jederzeit möglich ist. Die sparsame Ausgestaltung ist bei uns kein Zeichen von Faulheit, sondern trägt den häufigen Transporten der Anlagenteile Rechnung. Die Gebäude stammen vorwiegend von Auhagen und wurden modifiziert sowie gealtert. Die Seengestaltung erfolgte mit Gießharz von Grupner und wirkt, selbst zu unserer Überraschung, sehr echt.



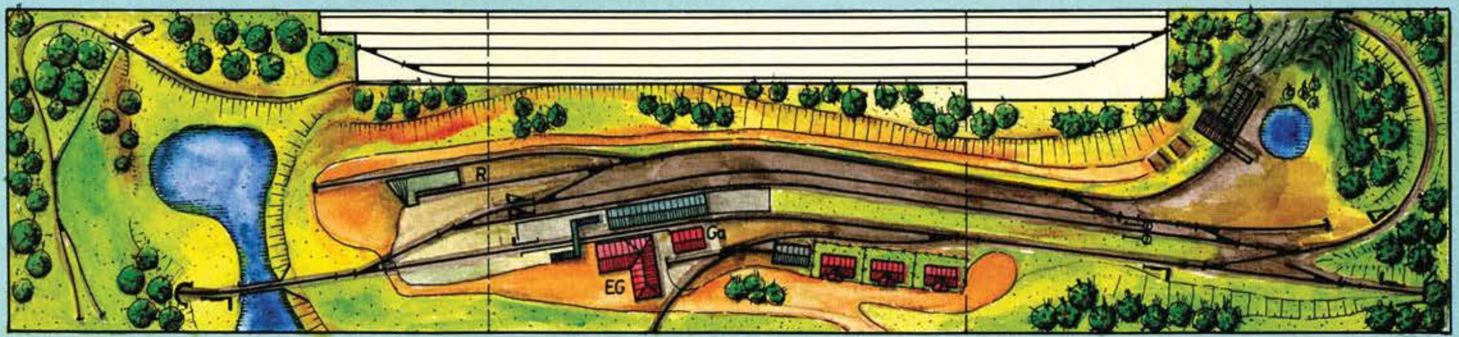
Der Westkopf des Bahnhofs Bernhardstal mit der abzweigenden Strecke nach Haldesleben zeigt die Reste der alten Streckenführung.

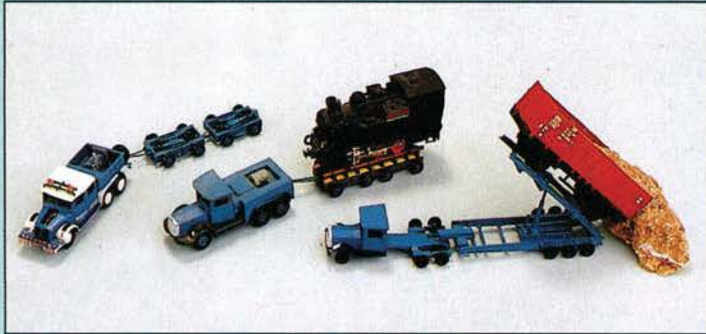
Was die elektrische Anlage betrifft, so haben wir uns auch da auf einfache Lösungen beschränkt. Ebenfalls nicht aus Unvermögen, sondern um die Fahrtüchtigkeit der Modelle unter allen Umständen eines rauhen Ausstellungsbetriebes zu gewährleisten. Die Signale sind ohne Zugbeeinflussung und die Gleise durch einfache Kippschalter zuschaltbar. Lediglich die Weichenherzstücke werden über die Antriebe zusätzlich mit Strom versorgt. Die Wendeschleife wird automatisch geschaltet, Dioden gewährleisten einen Verpolungsschutz der Fahrstraßen. Alle Leitungen werden an den Stoßstellen der Anlage über Mehrfachstecker und Messerleisten trennbar ausgeführt.

Die Fahrzeuge sind vorwiegend von BTTB Zeuke und im Schmalspurbereich Eigenbauten. Die Ergänzung des Fahrzeugbestandes durch Bemo-Modelle ist, soweit das thematisch einigermaßen vertretbar ist, in nächster Zukunft vorgesehen.

Resümee

Es wurde bereits eingangs ausgesprochen: Der Betrieb unserer Modellbahnanlage ist nicht nur Selbstzweck für unsere Modellbahner, sondern vorwiegend Mittel zum Zweck. Zum Zwecke der Mitfinanzierung für unser Hauptvorhaben, die Rekonstruktion historischer Eisenbahnfahrzeuge und die Einrichtung eines Eisenbahnmuseums in Staßfurt. Da hierfür die Fördermittel der öffentlichen Hand nur ein Tropfen auf den heißen Stein sind, heißt





Die Culemeyer-Story schreiben die Ascherslebener mit Lokalpatriotismus. Die Vielfältigkeit der Modellwahl und deren Qualität überzeugen.

es, jeden durch Ausstellung eingebrachten Pfennig in dieses Vorhaben anzulegen. Daß trotz dieser Prämissen unsere TT-Anlage nichts an Ausstrahlung vermissen läßt, spricht für das Können unserer Modellbauer. Die Auszeichnung mit einem 3. Preis durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) anläßlich der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln 1992 war dafür der beste Beweis.

H.-Peter Nietitz



Fotos: KLAWIAN

Die Zeit der Ganzzüge aus dem Schotterwerk ist längst vorüber. Heute ist selbst die Kö mit dem Bewegen einzelner Wagen nicht mehr ausgelastet.

Ein kleiner Italiener

Italienische Modellbahnhersteller fertigen auch für den deutschen Markt. Hier ist das neueste Rivarossi-Modell, die Tenderlokomotive 89 658 in H0. Wir testeten die Rangier- und Nebenbahnmaschine.

Bezeichnung	89 658 der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch.
Spur	H0
Stromsystem	Zweileiter, Gleichstrom
Hersteller	Rivarossi
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	vorne: abnehmbare Hakenkupplung hinten: wie vorne oder Aufnahmeschacht nach NEM 362 und Hakenkupplung
Nennspannung	14 Volt
Masse	165 Gramm
Minimalradius	358 Millimeter
Katalognummer	1384
Im Handel	seit Juni 1992
Varianten	DB- und KBS-Ausführung

Rivarossi gehört zu den Herstellern, die Zinkdruck- und Kunststoffspritzgußtechnik miteinander kombinieren. Auch das Anfertigen von feinen Stanz- und Ätzteilen beherrschen die Fachleute aus Como: Dort, wo bei vielen Modellbahnfahrzeugen Kunststoffkleinteile verwendet werden, kommen bei Rivarossi Teile aus feinem Blech, hergestellt in althergebrachter, aber nicht veralteter Metalltechnologie, zum Einsatz.

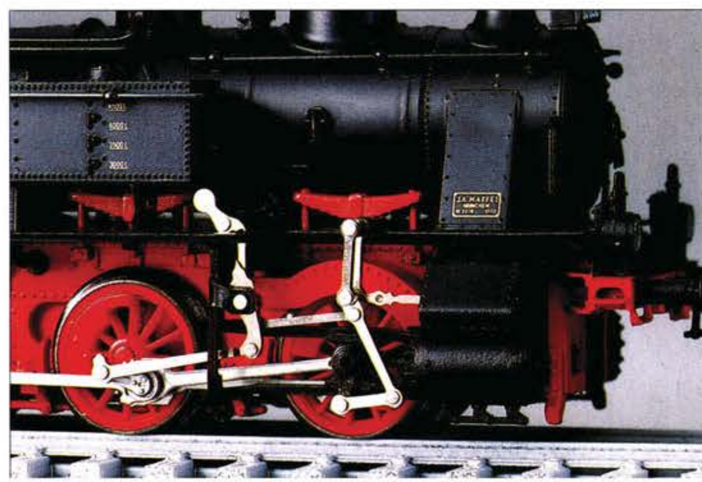
Fahrwerk

So zeigt sich das Gestänge seiner glänzenden Seite. Es feingliedrig und entspricht in s nen Proportionen dem Vorbil Der Glanz der unbehandelte Metallflächen trifft jedoch sicher nicht jedes Modelleisenbahners Geschmack.

Aus dem gleichen Grund wären brünierte Radreifen wünschenswert. Ihre blanke Oberfläche fällt deutlich gegen die fein gespeichten Räder ab. Vorbildgerecht sind die Räder der Mittelachse mit größeren Gewichten versehen. Die lackierten Achsnaben stimmen im Farbton mit den Rädern überein.

Kessel

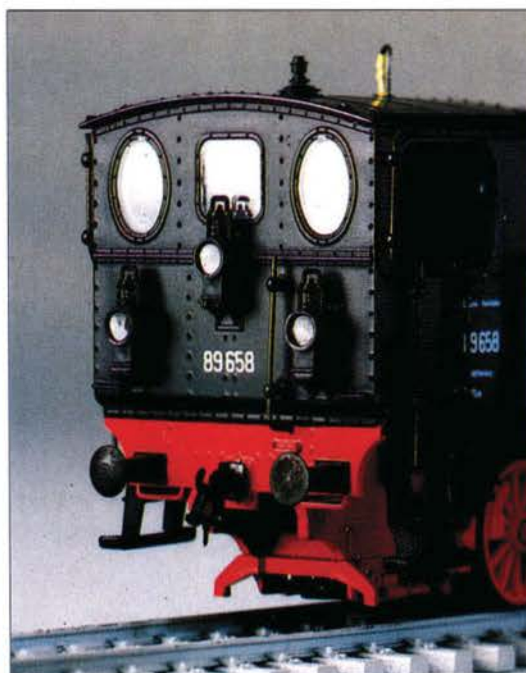
Der Kessel bildet mit dem Führerhaus eine große Baugruppe.



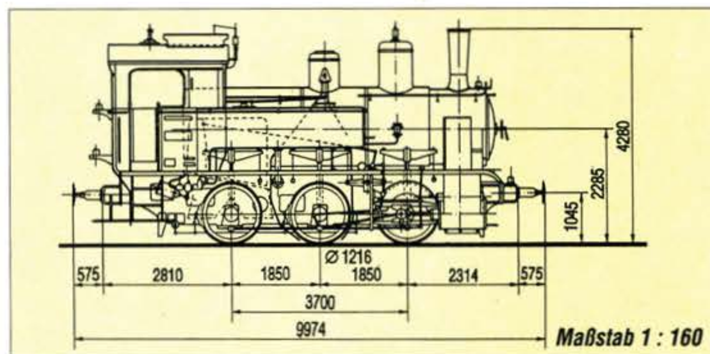
Metallisch glänzend: Stangen und Steuerung. Viele mögens matter.



Die Anschriften: etwas schief sitzend, aber gut lesbar.



Dominierend an der Rückwand: die Signallaternen.



89 658 von Rivarossi	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	9974	114,6	≈ 112,9
Höhe über SO	4280	49,2	≈ 50,8
Raddurchmesser	1216	13,9	≈ 13,9
Radstand	1850	21,3	≈ 21,8
Kesselmitte über SO	2285	26,3	≈ 28,0
Puffermitte über SO	1045	12,0	≈ 13,2 vorn/12,5 hinten

Zahlreiche Nietreihen erwecken den Eindruck einer akribischen Detaillierung. Geht man der Sache nach und betrachtet sie unter der Lupe, erscheinen die Nietnachbildungen ungleichmäßig. Das ist ein Indiz dafür, daß die Formen bei Rivarossi in Handarbeit entstehen. Auf diese Weise angefertigte Formen erfordern ein sehr großes Können und sprechen für die Erfahrung der Werkzeugmacher.

Führerhaus

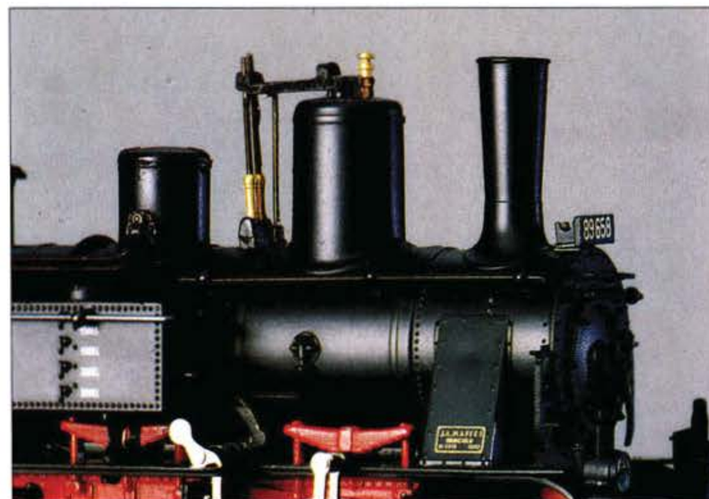
Sowohl Kessel als auch Führerhaus sind beim Vorbild schlicht geformt. Dieser Eindruck wird vom Modell gut wiedergegeben. Besonders sind hier die aufgesetzten Kesselleitungen und Reglergestänge aus Metall und die Messingpfeife hervorzuheben.

Auch die Haltestangen an den Einstiegen und die Handläufe am Kessel sind aus metallischem Werkstoff. Das belegt die Philosophie, mit diesen Werkstoffen robuste, vorbildgetreue und detaillierte Lokomotivmodelle bauen zu können.



Die kessel- und rückseitigen Fenster des Führerstandes sind sauber verglast. An der Rückwand und auf der vorderen Pufferbohle befinden sich die Laternen des Spitzensignals. Sie sind sehr vorbildgetreu nachempfunden. Der innenliegende Lichtleiter sorgt für eine mäßige Ausleuchtung - wie beim Vorbild.

Im Führerhaus fehlt eine Führerstandsnachbildung. Stattdessen ist hier der Motor untergebracht.



Alles aus Metall: Handläufe, Leitungen und Reglerzüge.

Antrieb

Als Antrieb dient der verbreitete Bühler-Motor. Er ist über einen Haltebügel mit dem Gestell verschraubt. Auf der Antriebswelle ist ein Schneckenrad befestigt. Es treibt über ein schrägverzahntes Stirnradgetriebe die erste Achse an. Die beiden anderen Achsen werden vom Gestänge mitbewegt. Alle Achsen sind federnd gelagert. Zur Stromabnahme dienen Stifte, deren abgerundeter Kopf federnd gegen die Rückseite der Spurkränze drückt.

Kontaktprobleme

Nach etwa sechs Stunden Testfahrt kam es zu enormen Kontaktproblemen. Nach einer gründlichen Reinigung der Spurkränze und Kontaktstifte lief die Lokomotive wieder anstandslos. Es empfiehlt sich daher, alle elektrisch leitenden Teile in kurzen Abständen zu reinigen. Obwohl die Anfahrspannung mit 6 Volt relativ hoch liegt, ist der Geschwindigkeitsbereich des Modells akzeptabel. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes wird um etwa 70 % überschritten.

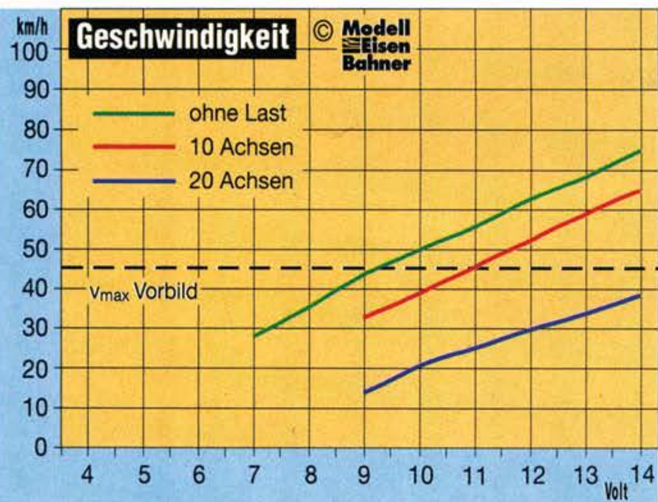
Fast ohne Auslauf

Kritisch ist der sehr kurze Auslaufweg der Lokomotive. Bei einer maßstäblichen Geschwindigkeit von etwa 75 km/h läuft sie nur 25 mm aus. Das kann einen Zug, bestehend aus zehn zweiachsige Wagen, durchaus zum Entgleisen bringen. Andernfalls wird durch die Schubkraft der Wagen die Lokomotive mit blockierten Rädern einige Zentimeter weit über die Schienen gedrückt.

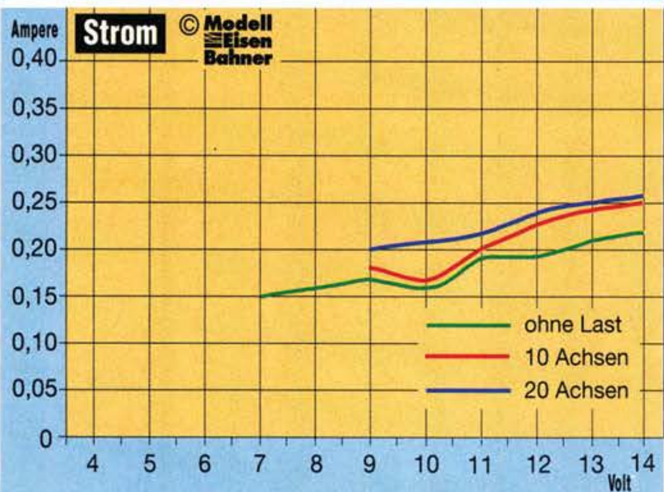


Bei 14 Volt: Die Lichtleiterenden in den Laternen sind zu erkennen.

Die Lokomotive kam bei einer Belastung mit einem 20achsigen Zug beim Anfahren in der Ebene ins Schleudern. Ihr Leistungsvermögen bewegt sich damit an der ➪



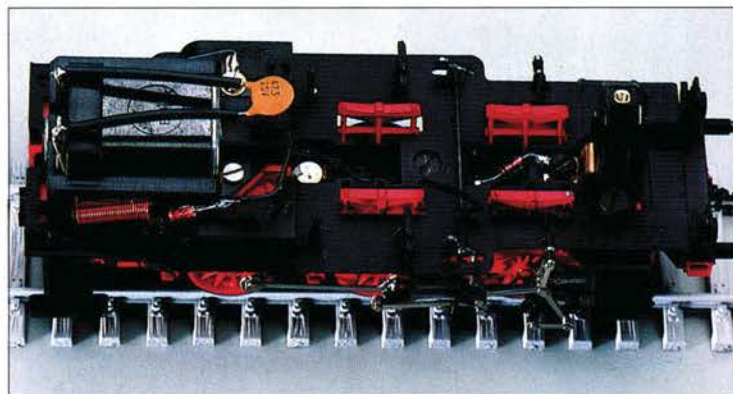
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				10 ACHSEN			20 ACHSEN		
Anfahren	5,8	11	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	7,0	28	0,15	4	9,0	33	0,18	9,0	14	0,20
bei Nennspannung	14,0	75	0,23	26	14,0	65	0,25	14,0	39	0,26
bei 40 km/h	8,5	40	0,17	9	10,2	40	0,17	14,2	–	–
bei 45 km/h	9,0	45	0,16	10	10,9	45	0,20	15,2	–	–

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Da weder im Kessel- noch im Rahmenbereich Platz war, ragt der Bühler-Fahrmotor in den Führerhausbereich hinein.



Grenze, um auch vorbildgetreue Züge im Rangier- und leichten Nebenbahndienst zu bewegen. Sicher würde sich die Leistungsfähigkeit des Modells erhöhen, wenn Haftreifen zum Einsatz kämen. Doch wenn von sechs Rädern nur vier zur Stromabnahme nutzbar sind, können sich zunehmend Kontaktprobleme einstellen. Die Masse der 165 g schweren Lokomotive läßt sich auch nicht wesentlich erhöhen, da bereits der Kessel mit einem Ballaststück versehen ist und der Rahmen ohnehin als Druckgußteil zum Fahrzeuggewicht beiträgt.

Die Anschriften am Führerhaus sind gut lesbar. Sie sind aber nicht ganz exakt ausgerichtet. Auf den Abdeckungen der Abdampfrohre wurde in goldfarbenen Lettern das Herstellerschild abgebildet. Bei der guten Detaillierung des Modells wäre die erhabene Ausführung des Schilduntergrundes sicher möglich gewesen.

Farbgebung

Die schwarze Lackierung des Oberteils trifft den Vorbildzustand gut. Der Farbton der roten Teile ist auch korrekt ausgewählt. Aber das porige Druckgußgestell sollte vor der Endlackierung mit Füller vorbehandelt werden. Bei unserem Modell wirken die in die Form eingebrachten Details etwas plump, und an den Nietköpfen haftet die Farbe schlecht.

Bei Bedarf können Kupplungsattrappen an beiden Pufferbohlen befestigt werden. An der Rückseite besteht die Möglichkeit, einen Kupplungsschacht nach NEM 362 ohne Kulissenführung anzubringen. Für die Stirnseite wird lediglich eine Hakenkupplung mitgeliefert.

Wartung

Der Kupplungsanbau und Wartungsarbeiten wie Lampenwechsel, Getriebe schmieren und Achslager ölen sind ohne Komplikation zu erledigen. Diese Arbeiten werden in einer unübersichtlichen, viersprachigen Anleitung beschrieben.

R. Ippen, J. Baumann

FAZIT

Die Tenderlokomotive 89 658 von Rivarossi ist ein detailliert gestaltetes H0-Modell. Dennoch lassen die verwendeten Werkstoffe einen robusten Umgang zu. Dem vorbildgetreuen Fahrbetrieb sind technische Grenzen gesetzt: Nur bei geringer Belastung kann das Modell Fahrspaß bereiten. Es ist daher eher zum Sammeln als zum Fahren geeignet.

märklin

Technik erfahren

Heiße Modelle in Metall.

Da steht jedes Modellbahnerherz in Flammen. Denn der Werkstoff Metall für Gehäuse und Fahrgestell garantiert ein Höchstmaß an Detailtreue, hoher Zugkraft und langer Lebensdauer.

Egal für welches Modell Sie sich entscheiden. Ob für die Baureihe 254, ob für die Baureihe 243 (beide aus der Ära der Deutschen Reichsbahn der ehemaligen DDR), oder für die Serie 460 (Re 4/4^{VI} der Schweizerischen Bundesbahnen). Alle drei Modelle sind selbstverständlich mit umschaltbarer Stromversorgung auf Oberleitungsbetrieb und Norm-Kurzkupplungsaufnahme mit Kurzkupplungen ausgerüstet.

Entflammt? Ihr Fachhändler freut sich auf Ihren Besuch.



Nur für den Dienstgebrauch!

Fach 3

Mappe 1 Nr 27

Nebengebäude

Auf Bahnhof: Krüden

Revisionszeichnung.

Ansicht von der Bahn.

Rechte Seitenansicht.

Ansicht von der Strasse.

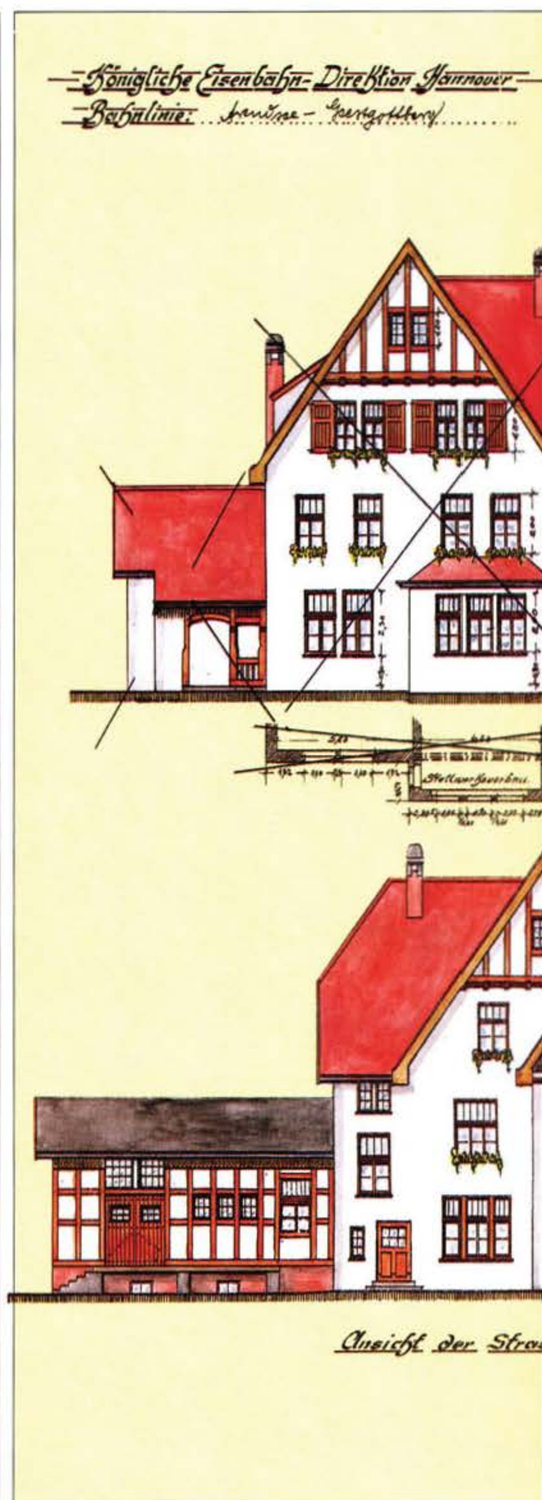
Linke Seitenansicht.

Längs-Schnitt.

Querschnitt.

Genehmigt: Hannover, im October 1913.
Königl. Eisenbahn-Direktion.

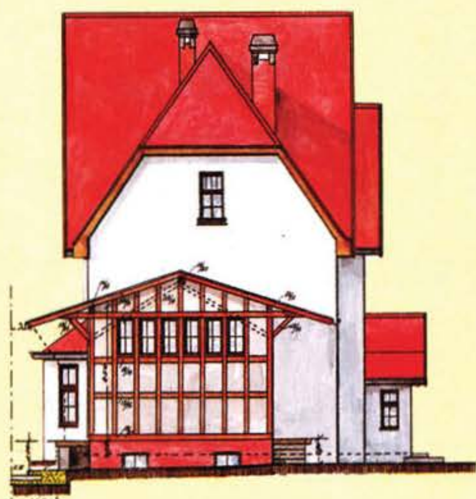
Aufgestellt: Minden, im September 1913.
Königl. Eisenbahn-Bauabteilung

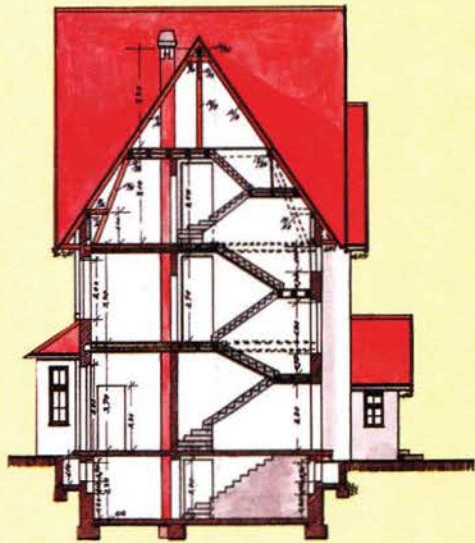


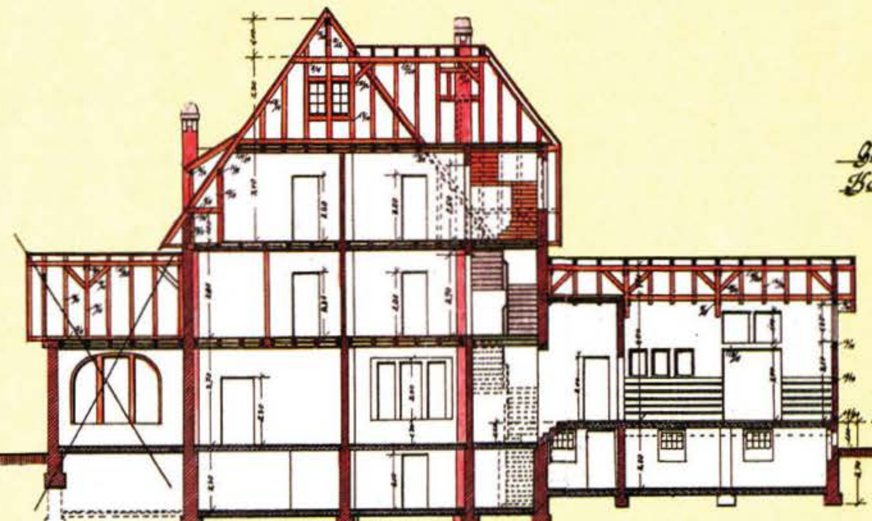
Bahnhof

In unserem Januarheft wanderten wir entlang der Apfelbahn in der Altmark im Vorbild und am Modell. Nachdem wir die TT-Modulanlage des Modelleisenbahnclubs Seehausen vorgestellt hatten, versprachen wir, weiter über die Apfelbahn im Modell zu berichten. Friedhelm Preetz schildert nachfolgend das Werden und Wachsen des Bahnhofs Krüden im Original und in der Nenngröße TT.

Warum wir gerade den Bahnhof Krüden an der Strecke Salzwedel–Wittenberge als Vorbild für unsere Modulanlage gewählt haben, habe ich bereits in dem oben genannten Beitrag beschrieben: Der Bahnhof liegt nur eine Viertelstunde Autofahrt von Seehausen entfernt, und er eignet sich aufgrund seiner ländlichen Ausstrahlung hervorragend als Anfangs- und Übungsobjekt für eine Modellbahnanlage. Auf welche Überraschungen wir bei den Recherchen für eine Modellnachbil-









Krüden in TT (1)

dung stießen, schildert die nachfolgende Beschreibung.

Das Vorbild

Der Bahnhof Krüden (KSB-Strecke 756) wird heute auf Grund der geringen Zugdichte nicht mehr ständig besetzt und bietet dem Eisenbahnfreund ein geradezu verschlafenes Bild. Ladestraße und Rampe sind verwaist, die Bahnsteige sehen selten einen Fahrgast. Das war nicht immer so, denn vorwiegend wirtschaftliche Überlegungen ließen unseren Großvätern einen Bahnbau sinnvoll erscheinen. 1922 rollte der erste Zug von Geestgottberg in Richtung Salzwedel und kam nach 5,6-km Fahrt im Bahnhof Krüden zum ersten Mal zum Stehen, wo er von Ehrenjungfrauen und den Honoratioren des kleinen Dorfes willkommen geheißen wurde.

Die Eröffnung einer Eisenbahnstrecke war seinerzeit für die Bewohner der Altmark, die durch ihre Abgeschiedenheit charakterisiert wurde, ein gesellschaftliches Ereignis ersten Ranges. Plötzlich war das abgeschiedene Dorf Krüden mit der großen, weiten Welt verbunden. Das mag wohl manchem altmärkischen Bauern, der kaum über den Rand seiner Pferdekoppel gesehen hatte, als Teufelswerk und tiefer Einschnitt in sein persönliches Leben vorgekommen sein. Für die Sparsamkeit und die pragmatische Denkweise der Altmärker spricht die Tatsache, daß dieser Eröffnungszug nicht nur als Anlaß zur Festlichkeit angesehen wurde: Bereits wenig später, nachdem die wohlgesetzten Reden verklungen waren, war auf der Viehrampe reges Leben und Treiben zu beobachten, und manches Rindvieh mag seinen letzten Gang in die ➪





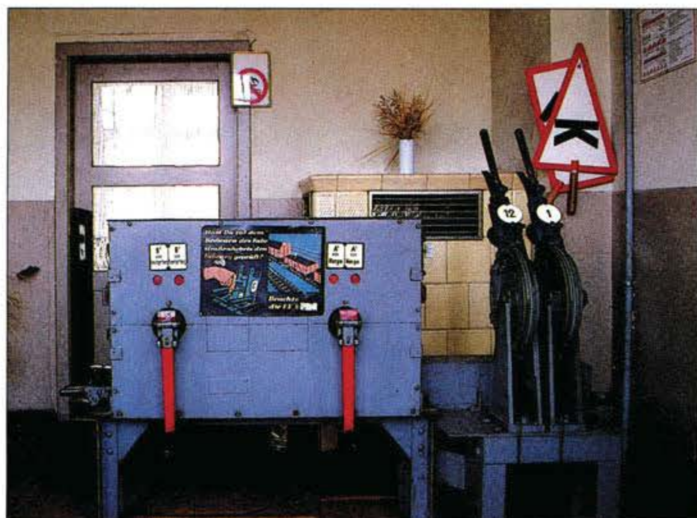
Details am Empfangsgebäude, Gleisseite: Der Kasten im Vordergrund ist das im Text erwähnte Schlüsselwerk zum Verschließen von Weichen.

Schlachthöfe in Wittenberge und Salzwedel von dieser Rampe aus angetreten haben.
Während der Planungsarbeiten nannte sich dieser Bahnhof noch Groß Holzhausen, weshalb man in den Archiven unter dem Namen Krüden kaum fündig wird. Schon damals dürfte den Ingenieuren in der Bauabteilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover der Begriff „Typenprojekt“ nicht ganz unbekannt gewesen sein, denn allen Hochbauten der Bahnhöfe liegen gleiche architektonische Grundelemente zugrunde, die nur von Station zu Station etwas verändert wurden, um nicht alle Gebäude entlang der Strecke mit einheitlicher Uniform versehen zu lassen.
Das Basisprojekt des Bahnhofs Krüden entstand 1914 auf den Reißbrettern der Bauabteilung der Bahndirektion in Minden. Ein Nachbau der Gebäude als Modell an Hand dieser Originalpläne dürfte wohl sinnvoll erscheinen, wenn auch die Modellbahnanlage in dieser Epoche angesiedelt ist.
Ein Vergleich der Originalzeichnungen mit den tatsächlich gebauten Anlagen fördert interessante Abweichungen zu Tage. So wurde der von der Straßenseite aus rechts am Empfangsgebäude vorgesehene Anbau gestrichen. Die Eintragungen mit dem berühmten Rotstift sprechen dafür. Der Güterschuppen, der sich im ursprünglichen Plan noch links des Hauptgebäudes (Straßenseite) befindet, wurde beim Bau auf die andere Seite befördert. Auch der Vorbau mit dem überdachten Zugang zur Schalterhalle ist auf der Originalzeichnung genau spiegelbildlich zur Achse des Hauptgebäudes angeordnet. Was mag wohl der Grund zu solchen Abweichungen von den Originalplänen gewesen sein? Wenn da mal bloß nicht der Polier rechts mit links verwechselt hat! Ähnliche, unverständliche Seitenverwechslungen und dem Rotstift zum Opfer gefallene Gebäudeteile sind auch an der Bauausführung der Eisenbahnbauten in den benachbarten Bahnhöfen feststellbar.
Auch signaltechnisch ist der Bahnhof Krüden sehr sparsam ausgerüstet. Lediglich als Einfahrtsignale sind Formhauptsignale aufgestellt, die ausschließlich einflügelig sind. Anstelle der Vorsignale stehen Kreuztafeln (Signal So 6) etwa 400 m vor den Einfahrsignalen. Die Weichen sind handbedient und werden durch Schlüsselsicherungen verriegelt. Der Verschluß des durchgehenden Hauptgleises steht wiederum im Zusammenwirken mit der Fahrstraßensicherung, die das auf Fahrt stellen der Signale ermöglicht. Nur dafür sind zwei Hebel auf der Hebelbank angeordnet.
Heute stehen die Signale ständig auf Hp 0, auch wenn Zugfahrten in Form eines LVT 771 (manchmal mit Steuerwagen) stattfinden. Obwohl die Signale nicht durch Kreuze ungültig gemacht wurden, werden sie einfach ignoriert! An der Bahnsteigseite des Empfangsgebäudes befindet sich ein Schlüsselkasten zum Verschließen von Weichen, der aber anscheinend nicht mehr genutzt wird.
Ein Glücksumstand war es aber auf jeden Fall, daß es uns gelang, die Originalzeichnungen sowohl der Bahngebäude als auch der Gleisführung zu Rate ziehen zu können. Diese Unterlagen, im Zusammenhang mit den angefertigten Fotos, gestatteten uns die Nachbildung im Modell mit hoher Vorbildtreue bis ins Detail und ermöglichten anlagentechnisch notwendige Verkürzungen vorzunehmen, die den Gesamteindruck in keiner Weise beeinträchtigen.
Eine ausführliche Bauanleitung für das TT-Modell folgt in einer unserer nächsten Ausgaben.

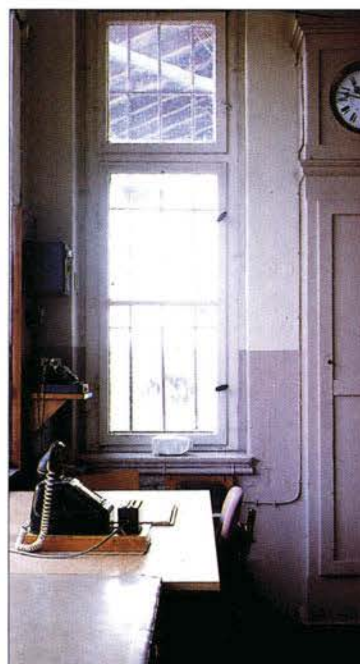


Die Nebengebäude waren früher obligatorisch bei der Projektierung ländlicher Bahnhöfe im alten Preußen. Wegen des Kleinviehs.

Fotos: KLAWIAN



Wenngleich die Betriebsstelle z. Zt. nicht besetzt ist, herrscht im Dienstraum mustergültige Ordnung, bis hin zu den K- und L-Scheiben.



Spartanisch einfach und blitzsauber: Das Innere des Dienstraums im Bahnhof Krüden. Sogar das Dienstbuch liegt aufgeschlagen und griffbereit.

Rundbiegen mit Rondo

Gebogene Blechtafeln sind Werkstücke, die nur mit Spezialwerkzeugen angefertigt werden können. Wenigen Modellbauern stehen solche Einrichtungen zur Verfügung. Doch die schweizerische Feinmechanikfirma Profiform hat eine Maschine zum Rundbiegen von Blechen und Drähten entwickelt, die für etwa 700,- Schweizer Franken erworben werden kann. Das stabile Gerät ist für gewerbliche Zwecke ebenso geeignet wie zur Ausbildung oder für viele Bastelhobbys.
Die Werkstücke werden durch ein System von drei geschliffenen und hochfrequenzgehärteten Rollen gezogen. Eine Handkurbel treibt dazu die Maschine an. Sie wird auf einen Tisch montiert oder in einen Schraubstock eingespannt. Das Einrichten der Maschine erfolgt über sechs Stellschrauben, sodaß Bleche zylindrisch oder auch konisch verformbar sind. Ebenso können Drähte zu Ringen verarbeitet werden.
Als Zubehör ist ein Parallelanschlag erhältlich.

Die Bezugsmöglichkeiten sind beim Hersteller zu erfahren.
Die Profiform AG hat ihren Sitz in CH-6005 Luzern, Grimselweg 5.

Rainer Ippen



Ausgewählte technische Daten

max. Arbeitsbreite: 320 mm
max. Biegeradius: unbeschränkt
min. Biegeradius: je nach Blechdicke bis 20 mm
max. Blechdicken:
1,5 mm Aluminiumblech
1,0 mm Messing-, Kupfer-, Gold-, Silber-, Weißblech
Drahtrollvorrichtung für Drahtdicken von: 1 / 2 / 3 / 4 / 5 mm

Keine Ersatzteile

Ich beschäftige mich seit 1960 mit der Modelleisenbahn. 1965 stieg ich aus räumlichen Gründen auf die Spur TT um.
Dies ließ in mir den Entschluß reifen, mich mit Umbauten zu beschäftigen. Als gelernter Dampflokschlosser fiel mir das auch nicht schwer, zumal es Ersatzteile reichlich zu kaufen gab.
Seit der Reprivatisierung von Zeuke gibt es zwar alle fertigen Modelle sowie Neuerscheinungen aus der Angebotsliste zu kaufen; in Sachen Ersatzteile in den Geschäften geht es aber stets und ständig abwärts.

L. Richter, O-1142 Berlin

Diese im Ausschnitt wiedergegebene Beschwerde und weitere ähnlich lautende Klagen veranlaßten die Redaktion zu einer Nachfrage bei der Geschäftsleitung der Zeuke GmbH.
Dies ist die Antwort:
BERLINER TT-BAHNEN mußte beim Neubeginn im Januar 1992 wesentliche grundlegende Entscheidungen treffen. Eine davon war die Handhabung der Ersatzteilbelieferung. Und hierzu einen Grundsatz: alle Modelleisenbahner werden mit vorhandenen Ersatzteilen beliefert!
Was zwar unter planwirtschaftlichen Bedingungen möglich war, nämlich Ersatzteile in jeder beliebigen Stückzahl herzustellen und zu liefern, ist unter marktwirtschaftlichen Bedingungen rechnerisch, zumindest derzeit, nicht bei jedem Teil machbar.
Die BERLINER TT-BAHNEN ZEUKE GMBH hat im Gegensatz zu ihren Mitbewerbern das bisher nicht praktizierte Experiment zu vollbringen, aus dem Stand ein nahezu vollständig neues Sortiment unter höchsten Qualitätsansprüchen herzustellen, um sich mit diesem im Markt zu behaupten, und dabei müssen, anders ist ein Überleben überhaupt nicht denkbar, viele alte Bärte und Zöpfe abgeschnitten werden.
Daß dies nicht immer zur Zufriedenheit „alter TT-Hasen" geschieht, ist bedauerlich, aber unvermeidbar, wenn eben jene „alten TT-Hasen" Interesse haben, daß dieses Unternehmen Bestand haben soll!
Einen weiteren wichtigen Grund gibt es noch, der nicht aus den Augen verloren werden darf:
BERLINER TT-BAHNEN – und damit meine ich vor allem die gesamte Mannschaft – ist unter äußersten Anstrengungen angetreten, der „idealen Spur" zum Erfolg zu verhelfen. Dahinter stecken viele geopferte Stunden meiner Mitarbeiter und eine Menge Geld. Jetzt, wo wir dabei sind, die ersten Erfolge sichtbar zu machen, kriechen immer mehr „Trittbrettfahrer" aus den Löchern, um sich mit den von uns zu günstigen Bedingungen gelieferten Ersatzteilen als „Kleinserienhersteller" am Markt zu präsentieren und auf unsere Kosten und auf dem Rücken meiner Mitarbeiter ihre kleinen Geschäftchen zu machen. Ohne mich, meine Herren!
Seriöse TT-Hersteller, wie BECKMANN-TT, PMT, OEHLSCHLÄGEL-TT und einige andere haben begriffen, daß der bescheidene, kostenintensive und langwierige Aufbau der TT-Spur nur gemeinsam zum Erfolg führen kann. Meine Entscheidungen in der Ersatzteilfrage richten sich nicht gegen die vielen TT-Modellbahner, sondern eindeutig gegen die verantwortungslosen „Trittbrettfahrer". Mußte es denn soweit kommen, daß wir unsere Ersatzteilpreise enorm anheben müssen, um den „Geschäftemachern" das Handwerk zu legen?

Mit freundlichen Grüßen
BERLINER TT-BAHNEN ZEUKE GMBH

C. Parisel

Zu teuer

Seit längerer Zeit ist zu beobachten, daß das Hobby Modellbahn sich überproportional teurer stellt. Grund dafür sind neben teils notwendigen, teils überflüssigen Forderungen an die Industrie allgemeine Preissteigerungen und zunehmendes Spekulantentum sowohl seitens einiger Hersteller als auch bestimmter Käuferkreise (Sonderserien, limitierte Auflagen u.ä.)
Es ist ärgerlich, wenn aufgrund solcher Vorgänge der Kunde über den vermeintlichen Kaufanreiz „begrenzte Liefermöglichkeit" zum raschen, unüberlegten Erwerb zu häufig überhöhtem Preis veranlaßt werden soll.
Die Preise, insbesondere des Rollmaterials, sind inzwischen so gestiegen, daß ich als alleinverdienender Familienvater mit einem durchschnittlichen Einkommen den Kauf einer Lok mit knapp bis weit über 300,- DM und eines Wagens mit 25,- DM und mehr ablehne, selbst wenn mir das Fahrzeug sehr gefällt.
Zumindest die industriellen Kosten ließen sich auf ein niedrigeres Niveau bringen, wenn die Ansprüche an das Modell auf ein vernünftiges Maß beschränkt werden. M.E. muß eine Neuentwicklung folgendes erfüllen:
- Das Modell muß aussehen wie das Vorbildfahrzeug. Es ist nicht erforderlich, daß sämtliche Maße bis auf den hundertstel Millimeter stimmen, daß im Betrieb nicht sichtbare Teile (Mittelzylinder, Bremsgestänge u.ä.) nachgebildet sind, daß alle Leitungen oder sonstigen Anbauteile des Vorbilds einzeln angesetzt oder auch der letzte Niet nachgebildet werden;
- Standardisierung – möglichst firmenübergreifend – allgemein verwendbarer Teile wie Radsätze, Motoren ggf. mit zugehöriger Schwungmasse, Tendergehäuse bzw. ganzer Tender;
- Das Fahrzeug muß betrieblich problemlos einsetzbar sein: Bei Triebfahrzeugen Motor mit Schwungmasse, Ausrollweg etwa eine Loklänge, leichtgängiges Getriebe, vorbildentsprechende Höchstgeschwindigkeit (max. +20%, bei sehr langsamen Fahrzeugen meinetwegen auch heraufgesetzt bis auf umgerechnet 100 km/h), Stromabnahme von allen Radsätzen, ausreichende Zugkraft für vorbildentsprechenden Einsatz, Fahrwerk nach NEM, weitgehende Unempfindlichkeit gegen die Folgen des Spielbetriebs auch bei kleineren Kindern;
- Wartungsfreundliche Demontage durch Schraubverbindung durch den Gehäuseboden, ausführliche Wartungs- und Ersatzteilangaben (positives Beispiel: Trix, Roco);
- Akzeptabler Preis - bei Beiträgen von 300,- DM und mehr für eine Dampflok ist bei mir die Schmerzgrenze weit überschritten;
- Liefermöglichkeit über mehrere Jahre.
Sobald auf eine übertriebene Detaillierung verzichtet wird, können die Konstruktions- und Fertigungskosten gesenkt und das Modell zudem unempfindlicher ausgeführt werden. Die Berücksichtigung der technischen Vorgaben erhöht diese Kosten nicht – konstruiert und gefertigt werden müssen die Teile sowieso. Durch die Standardisierung von Teilen lassen sich mittelfristig sogar Kosten in erheblichem Umfang sparen.
Es sollte nicht übersehen werden, daß der Markt zunehmend enger wird und es letztlich auch um das Überleben der Modellbahnhersteller geht. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß einige Betriebe m.E. eine große Chance verpaßt haben; den Service des damaligen VEB Piko und die Qualität insbesondere vieler von diesem Betrieb angebotener Güterwagen sowie – nach der Wende – auch bestimmter Triebfahrzeuge habe ich in Anbetracht gerade auch der teils äußerst günstigen Preise schätzen gelernt. Die Qualität ist etwas gestiegen, die Preise kräftig. Dieser Betrieb hatte, ebenso wie z. B. die Firmen Hruska und Gützold, die Möglichkeit, nach den vorstehenden Kriterien gefertigte Modelle, zu Preisen deutlich unter denen der Konkurrenz anzubieten. Ein ausreichender Marktanteil wäre wohl sicher gewesen, selbst wenn die Durchsetzungsschwierigkeiten des Neulings bzw. das früher berechtigte schlechte Image be-rücksichtigt werden. Hruska hat m.E. diese Möglichkeit mit der übersteuerten Neuauflage der 84, Gützold mit der qualitativ nicht ganz befriedigenden und viel zu teuren 52 vertan.

N. Kempf, W-3180 Wolfsburg 1

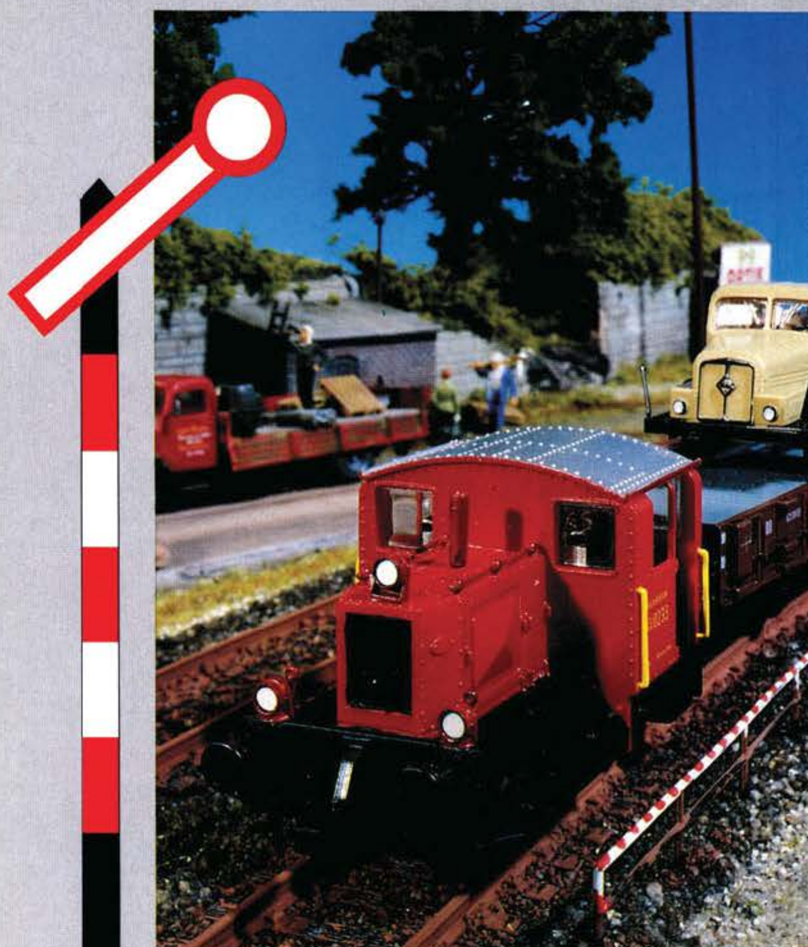
Wer hilft?

Um die Voraussetzungen für die Wiedereröffnung des Streckenabschnittes Schönheide Mitte-Stützengrün Hp zum 100jährigen Jubiläum der einstigen Schmalspurbahn Wilkau–Haßlau–Carlsfeld (siehe MEB 10/92) im Jahre 1993 zu schaffen, sind viele Anstrengungen nötig. So steht die Reparatur der IV K-Lokomotive 99 582 ebenso ins Haus wie die Restaurierung von Reisezugwagen. Dazu reicht der Idealismus der Vereinsmitglieder allein nicht, finanzielle Hilfe ist dringend notwendig.
Die Bankverbindung:
Kreissparkasse Aue
BLZ 870 558 92
Konto-Nummer: 38320230

Eine Broschüre über die künftige Museumsbahn ist gegen Einsendung von 3 DM in Briefmarken an: Drosdeck, Beethovenstraße 46 a, O-6600 Greiz, erhältlich.

Museumsverein Schönheide e. V.


NEU
Deutsche Bank
Deutsche Bank



Unter der Holzbank klemmt ein Schwein

Am Bahnhof von Dölitz ist es vollkommen still. Manchmal fährt der Wind in die Kronen der Eichen. Dann rascheln die Blätter, die das Dach des Bahnhofs bilden. Und das blecherne Andreaskreuz quietscht, das am Feldweg zur Vorsicht beim Überqueren der Schienen mahnt. Danach ist wieder Stille. Kein Haus, kein Hof in der Nähe. In der Ferne, hinter den Feldern von Weizen und Raps, zeigt eine Kastanienallee den Verlauf einer Straße an; aber sie ist zu weit weg, fast schon am Rand des Höhenrückens, den die letzte Eiszeit hier hinterlassen hat.

Der Bahnhof von Dölitz war einmal viel größer geplant. Da sollte ein Schienenstrang nach Nordosten abzweigen, der hätte die Strecke mit Rostock verbunden.* Warum gab man auf? Wegen finanzieller Probleme? Oder, wie der frühere Gemeindepfarrer herausfand, weil die Trasse durch ein Hünengrab gelegt wurde und deshalb die alten Götter erwachten? Jedenfalls ist der Bahnhof von Dölitz heute der stillste Bahnhof in der Mecklenburgischen Schweiz. Zugleich liegt er an der beschaulichsten Strecke des Landes.

BAHN Geschichten

Um ihretwillen bin ich hergekommen. Sie führt von der kleinen Stadt Teterow in die noch kleinere Stadt Gnoien. Das sind etwas mehr als 25 Kilometer. Dafür braucht der Zug heute genauso lange wie bei der Streckeneröffnung vor über 100 Jahren, fast eine Stunde.

Zum einen sind die Schienen so verbogen, daß jenseits von Tempo 30 die Wagen entgleisen würden. Zum andern liegen zwischen Teterow und der Endstation Gnoien acht echte Bahnhöfe, an denen er – Dölitz ausgenommen – höflich anhält und wartet. Selten steigt jemand ein oder aus. Es gibt Nachmittage, an denen fährt der Zug vollkommen leer hin und zurück.

Der Zugführer sitzt im Gepäckwagen an der offenen Tür und sonnt sich und läßt die Landschaft vorübergleiten. Bis zum Mittag stellt er seine Holzbank an der östlichen Wagentür auf, danach an der westlichen. So hat er immer Sonne. Das ist Herr Klatt. Er fährt die Strecke nun seit zehn Jahren und wohnt, wie es sich für einen Eisenbahner gehört, in Gnoien im Bahnhof. Klar, daß er nirgendwo anders, auf einem ICE gar, Karten kontrollieren und Abfahrtsignale geben möchte. „Dies ist doch mein Privatzug! Ich kenne die Fahrgäste. Mit den meisten bin ich per du.“ Das kann auch nicht schwer sein. In Teterow steigen genau zwei Leute ein: eine alte Frau mit geflickter Brille und ich.

Teterow ist ein ziemlich ramponiertes Städtchen aus gotischer Zeit; es hat Dom und Schnitzaltar und zwei dicke Tore. Zur 750-Jahr-Feier soll es ein wenig renoviert werden. Gnoien, am anderen Ende, hat nur eine trutzige Dorfkirche und einen verwilderten, denkmalgeschützten Friedhof. Teterow wird gelegentlich von Skinheads geplagt, die sich in der Bahnhofskneipe treffen und schon mal randalieren. Das tun sie in Gnoien allenfalls, wenn dort Tanz ist.

Frau Pohl hebt die Kelle in Teterow. Sie ist noch sehr jung, doch Züge wie diesen nach Gnoien kann sie mühelos abfertigen. Noch wohnt sie bei den Eltern im Dörfchen Alt-Sührkow, doch wer weiß, vielleicht kann sie auch einmal einen Bahnhof beziehen wie die Haltepunktwärterin Lachmann in Poggelow oder die Kollegin Eisenmann in Klein-Lunow.

Raps blüht und Flachs

Der Zug – Lok, zwei Personenwagen und der Gepäckwagen mit dem sonnenhungrigen Zugführer – zuckelt los, zunächst an Teterows Schrebergärten vorbei, dann läuft das Doppelrohr einer Fernwärmeleitung neben den Gleisen, und schließlich, nach dem ersten vergeblichen Halt in Teterow-See, ist freies Land erreicht. Acker, Wiesen, Felder. Raps blüht im Frühjahr,im Sommer der Flachs. Kieferngruppen stehen im Scherenschnitt vor dem hellen Himmel. Halt in Thürkow. Ein Mann in Arbeitskluft steigt zu. Am 100jährigen Bahnhofsgebäude flattert Wäsche. Da wohnt die pensionierte Stationsvorsteherin; eine Nachfolgerin fand sich nicht. Es geht geringfügig aufwärts. Eine Weile summt ein Fliegenschwarm in gleicher Geschwindigkeit nebenher. Aus dem Fenster des letzten Wagens sind die abenteuerlichen Krümmungen der Schienen zu bestaunen. Zwischen den Betonschwellen wächst Gras. Normalerweise liegen Gleise auf einem Schotterbett, das nachgibt und Stöße abfedert. Hier gibt ein versandetes Kiesbett das Rumpeln ungefiltert zurück.

Bei der Einweihung der Strecke anno 1885 lobte der greise Hofbaurat von Schwerin, ein gewisser Georg Adolf Demmler, das lautlose Gleiten der Bahn, das sich wohltuend von rauher Postkutschenfahrt unterschied. So etwas konnte nach Ansicht zeitgenössischer Kolumnisten nur ein Schwerhöriger sagen. Demmler war damals bereits 80 Jahre alt und – Eisenbahngegner vermerkten es warnend – starb wenige Monate nach der gelobten Fahrt.

Erdgasrohre

Halt in Schwetzin. Hier ist das Bahnhofsgebäude nur eine unscheinbare Blechhütte. Geputzte Bauernkaten stehen neben den Gleisen; in den umzäunten Gärten blühen Stauden und Obstbäume, und in einem kaut eine Kuh. Der Zugführer Klatt zeigt sein gebräuntes Gesicht und knipst ein Loch in die Fahrkarte.

In der „Heile-Welt-Zeit“, erzählt er, „also bis vor drei Jahren sind wir noch mit den alten Reko-Wagen gefahren, auf drei Achsen und mit geschlossenen Plattformen. Auf den Toiletten standen Blechkannen zum Spülen. Da war der Zug auch besser besetzt. Jetzt hat jeder ein Auto, und der Bus fährt fast parallel.“ Die betagte Dampflok ist ebenfalls ausgemustert worden. Jetzt überlegt man, ob sie nicht wieder vorgespannt werden soll. Das würde Touristen locken wie oben in Doberan, wäre aber teuer in der Unterhaltung.

Groß-Wüstenfelde. Auf dem Sandplatz neben den Gleisen steht eine altmodische Kohlenschütte voller Briketts. Im Wartesaal des alten Bahnhofs ist ein Kachelofen zu erkennen. Neben dem Gebäude picken Hühner. Ein Obstgarten blüht. Hier wohnt eine Stationsvorsteherin, aber sie ist nur unregelmäßig tätig, und heute mal nicht. Güterwagen rosten auf einem Nebengleis, eine endlose Kette. Kohle und Dünger werden hier noch gelegentlich transportiert und neuerdings Erdgasrohre. Aber immer weniger wird auf Züge verladen. Trotzdem, der Zugführer bleibt Optimist, von Natur aus.

Schröders Hof

Hinter Wüstenfelde nimmt der Zug Fahrt auf. Die Gleise sind besser. Station Schröderhof. Unaufmerksamen Lokführern entgeht sie leicht, denn sie besteht nur aus einem Gehöft, eben dem Hof der Schröders. Dahinter Wiesen voller Schlüsselblumen, Felder mit Weizen und Mais. Einmal ergreift eine Herde Kühe die Flucht, als fahre der Zug hier zum ersten Mal.

So muß es in der Anfangszeit zwischen Fürth und Nürnberg gewesen sein, als alle sich ängstigten. Fritz Reuter, der größte der Mecklenburger Dichter, hatte auch nicht viel übrig für das neumodische Verkehrsmittel. Nachdem seine Frau ihn 1863 zum Umzug nach Eisenach überredet hatte, warnte er die in der Heimat zurückgelassenen Stammtischler: Wenn man aus dem Zugfenster blicke, ergreife einen der Schwindel beim Vorüberfliegen der Bäume, und im Tunnel lege sich ein beengendes Gefühl auf die Brust. Tunnel waren allerdings nicht nötig bei den hiesigen bescheidenen Höhenzügen. Gleichwohl zögerte man mit dem Bau der Strecken bis nach Reuters Tod, aber wohl nicht aus Pietät, sondern weil man in Mecklenburg ohnehin gern zögert.

Frau Russow

Einfahrt in Poggelow. Am schönen Bahnhofsgebäude klebt eine Satellitenschüssel. Die gehört Frau Lachmann. Frau Lachmann ist lange Haltepunktwärterin gewesen in Poggelow, bis sie bei einem Gang über die Gleise unglücklich stürzte. Seither züchtet sie Kakteen in ihrer Wohnung im Bahnhof und läßt sich über das Geschehen draußen via Satellit informieren.

Den Dienst versieht die junge Frau Russow, die in der Nachbarstation, in Klein-Lunow, gelernt hat. In Poggelow schaltet sie jetzt eigenverantwortlich, von morgens um sechs bis abends nach sieben, mit langen Pausen dazwischen. Denn

der Zug kommt nur achtmal am Tag, viermal mit der Lok am Südende, viermal mit der Lok am Nordende, und der Zugführer sitzt immer in der Mitte auf seiner Bank und ruft ihr ein paar Worte zu und bringt sie zum Lachen.
Frau Russow wohnt ein paar hundert Meter weiter, denn im Bahnhof wohnt ja Frau Lachmann. Auch ist es mit der Heizung im Gebäude so eine Sache. In den Winternächten herrschen sechs Grad. Wenn Frau Russow den Dienst beginnt, muß sie als erstes Briketts auflegen; den Mantel behält sie noch ein paar Stunden an.
Die Sonne scheint auf Poggelow. In der bescheidenen Rabatte auf dem Bahnsteig blühen Stiefmütterchen und Narzissen. Der Zugführer scherzt während der Abfahrt. Frau Russow wartet, bis die Lok die Schranke passiert, dann dreht sie die Kurbel, genau 23mal, geht zurück in ihr Dienstzimmer und ruft in Klein-Lunow an. In Klein-Lunow weiß nun Frau Eisenmann, daß der Zug auf dem Weg ist, und läßt ihre Schranke herunter. Nur Poggelow und Klein-Lunow besitzen Schranken. Deshalb sind diese beiden Bahnhöfe ständig besetzt.
Ja, früher waren die Züge natürlich voll. Und was es nicht alles gegeben hat! Eine Kuh auf den Gleisen! Oder gibt es das auf jeder kleinen Strecke? Jedenfalls hat der Lokführer ein sehr schrilles Signal hören lassen – es klang, als ob ein Schwein abgestochen würde –, da ist die Kuh weggesprungen.

Leben und Sterben

Ja, und eine Geburt hat es gegeben, etwas zu früh, verursacht durch allzu harte Schienenstöße. Das Kind kam gesund zur Welt, ein Mädchen, aber der Zugführer, der dabei war, ist inzwischen verstorben.
Noch ein Todesfall? Ja, da war so etwas, in der Frühzeit, da hat ein Bauer die Geschwindigkeit nicht vertragen. In Gnoien war er hellwach eingestiegen, und in Teterow konnte man ihn nicht mehr wecken. Noch etwas? Einmal sind Stallhasen, die zum Markt sollten, aus den Käfigen ausgebrochen und durch den Zug gelaufen und dann abgesprungen; damals fuhr man mit offenen Plattformen. Und ein anderes Mal hat sich ein Schwein unter der Bank verkrochen und war eingeklemmt. Aber sonst?
Vor ein paar Wochen ist eine Gruppe von alten Mecklenburgern aus dem Westen gekommen, die sind den ganzen Tag hin- und hergefahren. Und am Ende wollten sie Geld lockermachen und die alte Lok wieder holen und die Reko-Wagen. Aber ob das was wird?
Draußen eine gewaltige Eiche auf weiter kahler Ackerfläche, darüber kreist ein Raubvogel. Der Mann, der in Thürkow eingestiegen ist, steht auf. Klein-Lunow ist erreicht. Er steigt aus. Auf dem Bahnhof wartet ein Ehepaar.
„Na, ihr beiden," fragt der Zugführer. „Wollt ihr wieder verreisen?" Ja, das wollen sie, und deshalb warten sie, bis der Zug wieder aus Gnoien zurückkommt, denn sie wollen nach Teterow. Und von dort nach Güstrow, von da nach Bützow, von da geht es nach Hamburg.
Stockrosen umranken das Bahnhofsschild von Klein-Lunow. Hier wohnt die Haltepunktwärterin Eisenmann. Eigentlich hatte sie mal studieren wollen. Nun verkauft sie Fahrkarten, sichtet Frachtbriefe, ruft in Gnoien an, wenn der Zug aus Klein-Lunow kommt, und in Klein-Lunow, wenn der Zug aus Gnoien kommt, kurbelt, damit die Schranke heruntergeht, und sieht nicht so genau hin, wenn die Leute trotzdem über die Schienen gehen. Die Vorschriften sind ja auch merkwürdig: Wenn aus Gnoien mitgeteilt wird, daß der Zug abgefahren ist, muß sie die Schranke herunterlassen. Dabei dauert es noch 15 Minuten, bis er kommt. Aber die Leute sind geduldig.

Neuigkeiten

Frau Eisenmann hat einen schönen Garten zur Verfügung und über 100 Quadratmeter im Bahnhofsgebäude. Nur ist die Wohnung etwas verwittert. Im Parterre lassen sich die Fenster nicht mehr öffnen, der Treppe ins Obergeschoß droht Einsturzgefahr, und es regnet durchs Dach. An eine Zukunft der Strecke glaubt sie nicht. Bis vor kurzem waren noch der erste und der letzte Zug am Tag gut besetzt; da fuhren die Leute zur Kleiderfabrik nach Teterow und zum Werk für Militärfahrzeuge. Aber jetzt sind so viele arbeitslos.
Sie redet mit dem Zugführer und lacht. Was haben die sich eigentlich zu sagen, achtmal am Tag? Angeblich bringt er immer Neuigkeiten aus Teterow und Gnoien mit. Aber so viele Neuigkeiten kann es doch gar nicht geben. Herr Klatt ist vielmehr ein Charmeur, er kann lustig und auch ein bißchen frivol sein. Er ist der unbestrittene Casanova der Strecke.

Köster Klickermann

Und nun kommt Dölitz. Vorher noch Wiesen mit spiegelnden Gräben und Teppichen von Löwenzahn. Und immer huschen die Telefonmasten vorbei, die Girlanden der Drähte tanzen auf und ab, ein im Westen längst vergessenes Fahrgefühl.
Rudolf Tarnow ist bei diesem Rhytmus zum Dichter geworden. Er war schon Ende 30, als er Anfang des Jahrhunderts die Strecke fuhr. Bis dahin war er Zahlmeister beim Militär gewesen, wo ihm auf der Stube wenig eingefallen war. Doch hier, bei der Fahrt übers freie Land, kamen ihm beim Rumpeln die Einfälle. So fuhr er hin und her und notierte und schrieb dabei. Und schließlich, um 1910, hatte er einen Roman beisammen, „Köster Klickermann". Rudolf Tarnow hätte gern an der Strecke sein Grab gehabt, am Bahnhof Dölitz, aber das ging nicht, da war schon ein Hünengrab. Und das kommt jetzt.



Illustration: Karl Fischer

Stille Zeit

In einer weiten Kurve wird der Zug auf diesen Bahnhof zugetragen, der keiner ist. Mitten auf freiem Feld stehen sechs Eichen. Darunter ist Erde aufgeschüttet worden, sie wird von 100jährigen Bohlen gehalten. Das Stationsschild an zwei schiefen Pfosten scheint im Acker zu versinken. Die nächsten Häuser sind weit. Ein Feldweg nur kreuzt die Schienen. Was für ein Bahnhof! Und der Zug fährt durch. Aber wenn jemand rechtzeitig Bescheid sagt, dann darf er hier aussteigen. Und das tue ich nach dem kurzen Aufenthalt in Gnoien, wo im Bahnhof Herr Klatt wohnt und wo das Mädchen hinter dem Schalter heute schon die 13. Karte verkauft hat. Ich sage Bescheid, und also hält der Zug in Dölitz.
Und während er weiterfährt zu Frau Eisenmann und zu Frau Russow und zu Frau Pohl, und bis er wieder zurückkehrt, sitze ich unter dem Bahnhofsdach und schreibe alles auf, an dieser Station, die einmal groß werden sollte mit Umsteigemöglichkeiten zur Ostsee und die jetzt die stillste Station ist an dieser stillen Strecke in diesem stillen Land.

Dietmar Bittrich

(Erstveröffentlichung „Die Welt")

*) Dölitz war ab 1889 Ausgangspunkt einer regelspurigen Rübenbahn nach Grammow, die 1945 abgebaut wurde.

Museumseisenbahn für 1 Mark

Zum symbolischen Preis von einer Mark wird der „Förderverein Wupperschiene e. V." die Strecke Wuppertal-Beyenburg–Wilhelmstal in diesem Frühjahr übernehmen. Die Bundesbahndirektion Köln ist bereit, die 8,2 km lange Strecke so günstig abzugeben, weil die alte Industrieregion an der Wupper mitsamt den Werkanlagen in Vogelsmühle, Dahlhausen und Dahlerau unter Denkmalschutz gestellt wird. Dazu gehören auch die 103 Jahre alte Bahnstrecke, Brücken und Bahnhöfe. Sobald wie möglich will der Förderverein die Strecke ab Wuppertal-Oberbarmen „epochengerecht" betreiben.

Damit hat der noch junge Verein das erste Etappenziel erreicht. Im Februar 1989 gegründet, haben die mittlerweile 130 Mitglieder schon viel erreicht. Die vor 18 Jahren stillgelegte ehemalige Kursbuchstrecke 229b wurde auf dem Abschnitt Beyenburg–Wilhelmstal wieder befahrbar gemacht. Um die Arbeiten zu erleichtern, wurden verschiedene Fahrzeuge angeschafft. Ein Bauwagen, eine ehemalige „Donnerbüchse" der Bauart AiC 28, dient stilecht als Aufenthaltsraum, und im Gepäckwagen Pw4i-31 von 1932 werden Literatur und Andenken verkauft. Außerdem sind zwei gedeckte Güterwagen und ein Niederbordwagen vorhanden. Das Paradepferd ist eine zweiachsige Industrielokomotive. Die kleine Diesellokomotive stammt von der Firma Barmag in Remscheid-Lennep. Im Herbst 1992 kam der jüngste Neuzugang in Dahlhausen an: eine Kö (Berliner Maschinenbau AG 10193/1934), die gleich nach ihrer Abnahme im April 1934 in Wuppertal-Beyenburg stationiert wurde. Bei der DB war die Kleinlok zuletzt in Nürnberg als 323 002-6 in Betrieb. Nach der Ausmusterung 1976 begann eine neue Karriere als Werklok beim Eisenwerk Düker in Laufach (Spessart). Nun ist die alte Kö 4102 an den Anfangspunkt ihrer 59jährigen Geschichte zurückgekehrt. Sie wird einen Austauschmotor bekommen und in den Ursprungszustand zurückversetzt werden. Bei den Fahrzeugen legt der Förderverein großen Wert darauf, daß sie tatsächlich einen Bezug zur Region Wuppertal/Bergisches Land haben. Bei diesem Kriterium eine Dampflok zu finden, ist dann schon großes Glück. Nachdem ABB Henschel als Sponsor gewonnen werden konnte, soll im Frühjahr eine T 3 vom Denkmal-



Dieses Schild könnte bald wieder seine volle Berechtigung haben – spätestens dann, wenn hier eine T 3 vorbeigedampft kommt.



Keinen guten Eindruck machte die T 3 am 19. März 1992, die derzeit noch auf einem abgelegenen Spielplatz in Liemesstadt (Schwalbach/Taunus) steht. Viele Teile fehlten, ansonsten hat der Rost sein Werk getan.

MEB *Tip*

Bergisch-Märkische Eisenbahn
Förderverein Wupperschiene e. V.
Postfach 13 22 35
W-5600 Wuppertal 1
Tel. 0202/642312 oder 446154



Der Gepäckwagen Pw4i 31 wurde 1932 von der Firma Gebr. Schöndorff AG gebaut und von den „Eisenbahnfreunden Brügge“ übernommen.



Am 24. Februar 1992 war der Arbeitszug mit der Schöma-Diesellok zu Baumschnittarbeiten nach Wilhelmstal ausgerückt.



Wie auf vielen stillgelegten Bahnhöfen ist auch in Dahlhausen die Bahnhofsgaststätte nach wie vor „in Betrieb“.

Fotos: Glöckner

sockel geholt und aufgearbeitet werden. Es handelt sich um eine Henschel-Lok aus dem Jahre 1882 (!) mit der Fabriknummer 1594, die als Nr. 1770 an die KED Cöln geliefert worden war. 1899 kam sie zur KED Elberfeld. Im Jahr 1923 gab sie die Reichsbahn als Werklok an das Raw Siegen ab. Ihr Ende fand sie vorläufig als Denkmal vor der Lokführerschule in Wuppertal-Clausen. Als sie auch in dieser bescheidenen Funktion überflüssig wurde, führte der Abstieg 1972 auf einen Kinderspielplatz in Schwalbach/ Taunus. Der Hersteller Henschel, der die Lok vor 111 Jahren gebaut hatte, will nun dafür sorgen, daß die alte Dame wieder einsatzfähig wird. Ab 1994 könnte dann regelmäßig ein Dampfzug im Tal an der Wupper verkehren.

Und dem, der tatkräftig beim Aufbau der neuen Museumseisenbahn mithelfen will, sei gesagt: Jeden Samstag ist Arbeitseinsatz! Treffpunkt ist der alte Bahnhof in Dahlhausen bei Wuppertal.

Johannes Glöckner

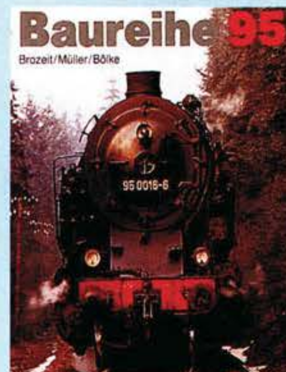
LEXIKALISCHES



Preuß
Eisenbahnunfälle in Europa
Tatsachen, Berichte, Protokolle
168 Seiten, 154 Abb., gebunden
36,– Bestell.-Nr. **70716**



Metros der Welt
Geschichte – Technik – Betrieb
127 Metros aus allen Erdteilen
388 Seiten, 450 Abb., dav. 50 in Farbe, 124 Streckenpläne, 90 Tab., gebunden
59,– Bestell.-Nr. **70715**



Brozeit/Müller/Bölke/Dietmann
Baureihe 95
Der Lebenslauf der „Bergkönigin"
208 Seiten, 259 Abb., z. T. farb., gebunden
64,– Bestell.-Nr. **70377**



Weisbrod/Bäzold/Obermayer
Das große Typenbuch deutscher Lokomotiven
Überblick über reichlich 600 Lokomotiv-Baureihen
336 Seiten, 615 Abb., gebunden
78,– Bestell.-Nr. **70751**



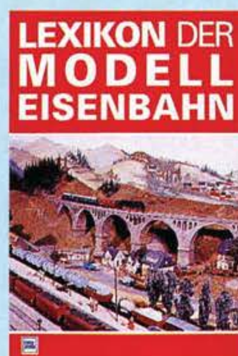
Fromm
Modellbahnanlagen
Anregungen zur Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen
260 Seiten, 368 Abb., 13 Tab., gebunden
36,– Bestell.-Nr. **70756**



Lexikon der Eisenbahn
Etwa 8000 Stichwörter und über 1100 Abbildungen
936 Seiten, 1131 Abb., geb.
58,– Bestell.-Nr. **70160**



Lexikon der Lokomotive
Geschichte und Technik beschrieben in über 3000 Stichwörtern
684 Seiten, ca. 1000 Abb., geb.
69,– Bestell.-Nr. **70736**



Lexikon der Modelleisenbahn
Über 1300 Stichwörter
304 Seiten, 422 Abb., dav. 33 in Farbe, 53 Anl., Tab., geb.
49,– Bestell.-Nr. **70755**

trans press

WISSEN KOMPAKT

LEGENDÄRES



Weisbrod/Petznick
Baureihe 01
Geschichte, Bau und Bewährung einer Schnellzuglokomotive
Das Buch räumt viele Vor- und Fehlurteile aus, indem es amtliche Quellen erschließt, die noch nicht der Öffentlichkeit zugänglich waren. Damit konnte ein Werk geschaffen werden, das alles bislang über die „01" Geschriebene übertrifft.

„Baureihe 01" ist das Standardwerk über eine der bekanntesten deutschen Schnellzugloks. Es wird den Fachmann wie den Freund der Eisenbahn gleichermaßen begeistern.
ca. 288 Seiten, ca. 280 Abb., dav. ca. 20 in Farbe, gebunden
ca. **58,–** Bestell.-Nr. **70769**
(lieferbar ca. 4/93)

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an
Postfach 11006 · O-1100 Berlin

tp MEDIEN SERVICE

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 4,50 / ab Bestellwert DM 80,– porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 6,50 (nur Vorauskasse)

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 3/93

Name

Straße

PLZ/Ort

DB 042

Die Kessel der bei der Deutschen Bundesbahn nach dem zweiten Weltkrieg verbliebenen Lokomotiven der Baureihe 41 wiesen in den 50er Jahren empfindliche Alterserscheinungen auf. Da diese Maschinen aber noch dringend für den Zugdienst erforderlich waren, entwickelte die DB einen neuen Hochleistungskessel, der zugleich die ebenfalls verschlissenen Kessel der Baureihen 03 und 03^{10} ersetzen sollte. Der neue in Schweißtechnik gefertigte Kessel war für einen Druck von 20 bar ausgelegt und somit mit 4 bar mehr zu belasten als sein Vorgänger.
Die Deutsche Bundesbahn ersetzte von 1957 bis 1967 in 103 Lokomotiven der Baureihe 41 die alten Kessel durch neue. Sie wurden ausschließlich im DB-Ausbesserungswerk Braunschweig ausgetauscht.
40 der umgebauten Lokomotiven erhielten überdies eine Ölhauptfeuerung. Äußerlich waren diese Maschinen nicht nur durch den Öltender erkennbar, sondern auch durch einen Schornsteinaufsatz. Die ab 1968 als Baureihe 042 bezeichneten Öllokomotiven erreichten höhere Leistungen als die mit Kohlefeuerung betriebenen Maschinen, die ab 1968 als Baureihe 041 bezeichnet wurden.

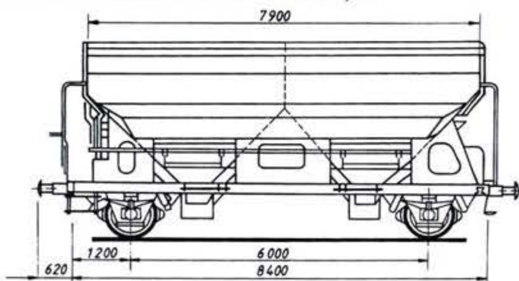
Bis 1971 waren die rostgefeuerten Reko-Lokomotiven entbehrlich und wurden ausgemustert. Dagegen zählten die Lokomotiven der Baureihe 042 zu den letzten betriebsfähigen Dampflokbaureihen der DB. Ihr Ende erlebten 35 Maschinen ab Mitte der 70er Jahre im Bw Rheine. Zahlreiche Öl–Umbau–Lokomotiven (u.a. 042 018 Rosenheim, 042 024 Darmstadt, 042 052 Osnabrück, 042 073 Hatlingen, 042 096 Salzgitter, 042 105 Delfft/NL, 042 113 Sinsheim, 042 186 Dieringhausen, 042 241, 042 360 Oberhausen, 042 271 Lübeck und 042 364 Nördlingen) blieben als Denkmäler bzw. Museumsexponate erhalten.



Die inzwischen wieder betriebsfähig aufgearbeitete Lokomotive 042 271. In Lübeck beheimatet, ist diese Maschine gelegentlich vor Sonderzügen anzutreffen, wie hier am 2. August 1992 auf dem Hauptbahnhof Bremen.
Foto: K.-D. Thuy

Tdgs 930

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



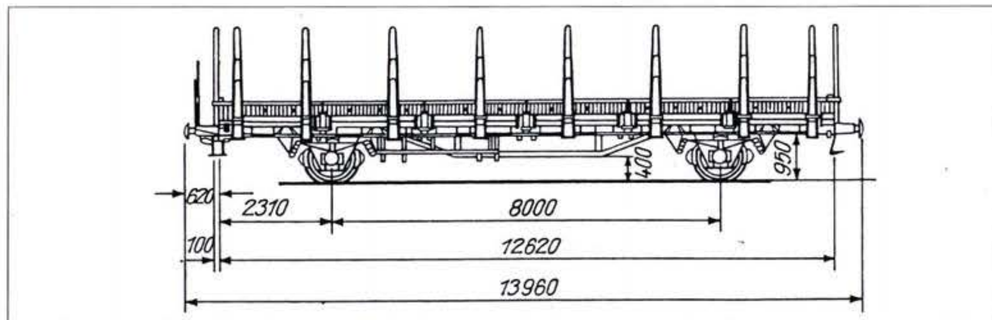
Ausgewählte Daten: Ladefläche – m^2 • Ladevolumen 38 m^3 • Tragfähigkeit 27,0 t • Eigenmasse 12,8 t (ohne Handbremse)

Für den Getreidetransport und dessen rationelle Be- und Entladung werden diese zweiachsigen Schwerkraftselbstentladewagen mit öffnungsfähigem Dach bei der Deutschen Bundesbahn vorgehalten. Die Wagen dieser Bauart sind in ähnlicher Ausführung auch bei vielen anderen europäischen Bahnen vorhanden, so daß diese Fahrzeuge mit unterschiedlichen Anschriften anzutreffen sind.

Eine weitere abweichende Gestaltungsmöglichkeit von der Grundform besteht in der Ausführung als offener Selbstentladewagen der Gattung Fcs 090. Hierbei wurde auf das Hub-Schwenk-Dach verzichtet und der Wagenkasten mit einer größeren Öffnungsbreite ausgeführt. Die Wagen wurden erstmals 1962 beschafft. Seitdem haben sich zahlreiche Anschriften verändert.

Kbs 442

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Ladefläche 34,6 m^2 • Ladevolumen 15,6 m^3 • Tragfähigkeit 27,00 t *) • Eigenmasse 12,35 t (ohne Handbremse)

Die Deutsche Bundesbahn beschaffte ab 1958 eine größere Anzahl von Flachwagen der Gattung Rlmms (o) 58. Die Fahrzeuge erhielten ein diagonalsteifes Untergestell aus Walzprofil. Der in Schweißbauweise hergestellte Wagen bekam teilweise Bremsbühnen, auf denen Handbremsen installiert wurden.

Die 16 Steckrungen an den Längsseiten bestehen aus Preßblech. Die je vier Steckrungen an den Stirnseiten sind aus Doppel-T-Profil.

Das Fahrzeug ist besonders gut zum Transport von Hölzern aller Art wie Heu, Stroh, Torf, Rohre und Stahlkonstruktionen geeignet.